



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 349] नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, दिसम्बर 4, 2014/अग्रहायण 13, 1936

No. 349] NEW DELHI, THURSDAY, DECEMBER 4, 2014/AGRAHAYANA 13, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 2 दिसम्बर, 2014

सं. टीएमपी/25/2014-केओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, कोलकाता पत्तन न्यास से बर्थ सं. 5/ऑफ 5/6 ऑफ 6 पर खड़ा किए गए पोतों से खाद्य तेल उतारने के लिए तैरती हुई पाइपलाइन सुविधा का प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्राप्त प्रस्ताव को, एतद द्वारा, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/25/2014-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति:

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रमणियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अक्तूबर 2014 के 29वें दिन पारित)

यह प्रकरण कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से दिनांक 20 अप्रैल 2014 के इसके पत्र के जरिए बर्थ सं. 5/ऑफ 5/6/ऑफ 6 पर खड़े किए गए पोतों से तैरती हुई पाइपलाइन प्रहस्तन सुविधाओं के माध्यम से खाद्य तेल उतारने हेतु प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. केओपीटी द्वारा दिनांक 29 अप्रैल 2014 के अपने प्रस्ताव में बताए गए मुख्य बिंदु नीचे संक्षेप में दिए गए हैं:
- (i) केओपीटी 5 वर्ष की निविदा के जरिए एक एजेंसी को नियुक्त करते हुए तैरती हुई पाइपलाइन प्रणाली की वर्तमान व्यवस्था को प्रतिस्थापित करने पर विचार कर रहा है।
 - (ii) केओपीटी के न्यासी मण्डल ने दिनांक 28 नवंबर 2013 और 17 फरवरी 2014 के संकल्प के जरिए, बर्थ सं. 5/ ऑफ 5/6/ऑफ 6 पर खड़े किए गए पोतों से बल्क लिक्विड कार्गो उतारने के लिए तैरती हुई पाइपलाइन प्रहस्तन प्रणाली का सुपुर्द, स्थापन, प्रचालन और रखरखाव हेतु एक सेवादाता की नियुक्ति करना और पूर्वोक्त कार्गो को, निविदा के जरिए निर्धारित किए जाने वाले वार्षिक लाइसेंस शुल्क की प्राप्ति के बाद, हाल्लिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) के भीतर सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में परेपिटी/टर्मिनल प्रचालक के तट-स्थित पाइपलाइन में सुपुर्दगी दी जाने का प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया है।
 - (iii) चुनी गई एजेंसी, अपने निवेश से उचित तैरती हुई पाइपलाइन प्रणाली का निर्माण करेंगी और परियोजना के कार्य दायरे के मुताबिक सुविधाओं का प्रचालन और रखरखाव करेंगी, जिसके लिए, चुनी गई एजेंसी सीधा उपयोक्ताओं पर दरमान (एसओआर) के अनुसार शुल्क लगा सकती है।
 - (iv) दरमान का निर्धारण, प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2. के अनुसार, प्राधिकरण का अनुमोदन से केओपीटी द्वारा किया जाएगा।
 - (v) केओपीटी का न्यासी मण्डल ने, प्रस्तावित तैरती हुई पाइपलाइन प्रहस्तन प्रणाली के संदर्भ में चुनी गई एजेंसी द्वारा अनुमानित प्रहस्तन दर ₹11/- प्रतिटन को प्रशुल्क के रूप में वसूलने हेतु अनुमति दी है।
 - (vi) विकसित की जानेवाली सुविधा की विशेषताएँ, जैसाकि केओपीटी द्वारा अपना प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत दस्तावेजों से देखी गई है, निम्न प्रकार हैं:
 - (क) कार्य दायरे के अनुसार, सफल निविदाकार, एचडीसी की अवरुद्ध गोदी में बर्थ सं. 5/ऑफ 5/6 ऑफ 6 पर दो-तरफा बंधित स्थिति में खड़े किए गए पोतों से बल्क खाद्य तेल (कच्चा/शुद्ध) उतारने के लिए तैरती हुई पाइपलाइन प्रहस्तन प्रणाली में निवेश, आपूर्ति, स्थापन, प्रचालन एवं रखरखाव करेंगे और पूर्वोक्त कार्गो को एचडीसी के सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र के भीतर तटस्थित परेपिटी/टर्मिनल प्रचालक की पाइपलाइन में सुपुर्दगी देने के साथ साथ तैरती हुई पाइपलाइन को पोत के मैनिफोल्ड और एचडीसी के सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र के भीतर परेपिटी/टर्मिनल प्रचालक की पाइपलाइन से जोड़ना एवं अलग करना के अलावा सफल निविदाकार को खुद की लागत, प्रभारों, व्यय, जोखिम, मनुष्यबल और अन्य प्रबंधों के जरिए तैरती हुई पाइपलाइन का पिंगिंग भी यथावश्यक ढंग से करना होगा।
 - (ख) तैरती हुई पाइपलाइन का व्यास, बीच-बीच में लगाए जाने वाले सादृश्य व्यास के नम्य होजेस के साथ, 8" होगा। तैरती हुई पाइप लाइन इस प्रकार परिकल्पित की जाएगी कि वह 5 किलो/वर्ग सेमी का दबाव का प्रहस्तन करने हेतु सक्षम होगी।
 - (ग) स्थापित की जाने वाली तैरती हुई पाइपलाइन, नम्य होजेस, पाइपे, क्वाट, कंप्रेसर और सभी उपस्कर/अवयव नवीन होंगे।
 - (घ) सफल निविदाकार को तैरती हुई पाइप लाइन प्रहस्तन प्रणाली के जरिए लिक्विड कार्गो उतारने का अपने कमकाज के दौरान छलकाव-मुक्त प्रचालन सुनिश्चित करना होगा। इसके अलावा, छलकाव मामलों में, सफल निविदाकार छलकाव का नियंत्रण करेंगे और छलकी सामग्री को जल/भूमि क्षेत्र से निकालना होगा। दोनों पदार्थ, (छलकी सामग्री) और साफ-सफाई सामग्री का निपटारे की ज़िम्मेदारी सफल निविदाकार की ही होगी।
 - (ङ) केओपीटी, ठेके का सभी दायित्व पूरा करने हेतु कार्यालय, भंडारण, विश्राम-गृह इत्यादि का निर्माण के लिए सफल निविदाकार हेतु आवश्यक स्थान (आच्छादित/खुला) का आवंटन अलग से करेंगे। इस तरह का आवंटन, हाल्लिया स्थित केओपीटी की भूमि और इमारतों की प्रचलित किराया अनुसूची की दर के अनुरूप किया जाएगा।
 - (vii) एचडीसी की बर्थ सं. 5 ऑफ और 6 ऑफ पर तैरती हुई पाइप-लाइन प्रणाली के माध्यम से प्रहस्थित/प्रहस्थित किये जाने वाले कार्गो, जैसाकि केओपीटी ने प्रस्तुत किया, निम्न प्रकार है:

वर्ष	वर्ष सं. 5 ऑफ		वर्ष सं. 6 ऑफ		कुल		औसत पार्सल भार
	पोतों की संख्या	मात्रा	पोतों की संख्या	मात्रा	पोतों की संख्या	मात्रा	
2009-10	35	184866	19	106489	54	291355	5395
2010-11	26	130930	18	107682	44	238611	5423
2011-12	33	189834	24	124848	57	314682	5521
2012-13	60	339179	22	82831	82	422010	5148
2013-14 (अगस्त 2013 तक)	24	141586	9	41547	33	183133	5549
2014-15 (आनुपातिक)	57.6	339806.4	21.6	99712.8	79.2	439519.2	5549

(viii) केओपीटी द्वारा प्रस्तुत पोत दिन निष्पादन ब्यौरा निम्नप्रकार है:

वर्ष	वर्ष सं. 5 ऑफ			वर्ष सं. 6 ऑफ		
	मात्रा (मी.ट.)	समय (घंटे)	औसत पोतदिन निष्पादन	मात्रा (मी.ट.)	समय (घंटे)	औसत पोतदिन निष्पादन
2009-10	184866	1367.83	3244	106486	1053.83	2425
2010-11	130930	1006.08	3123	107682	802.42	3221
2011-12	183402	1239.02	3553	116776	803.48	3488
2012-13	339179	2021	4029	82831	613.25	3242
2013-14 (अगस्त 2013 तक)	141586	906	3752	41547	265	3762
2014-15 (आनुपातिक)	339806	2173	3752	99713	636	3762
पिछले 5 वर्षों का औसत पोतदिन निष्पादन (बी5 ऑफ, बी6 ऑफ)=1691674/ 11716 = 3465.34 मी.ट.						
नवीन प्रणाली में निष्पादन की 10% वृद्धि मानते हुए-औसत पोत दिन निष्पादन 3811.87 मी.ट अर्थात 3800 मी.ट						
पोतदिन आय प्रति पोतदिन					41800	
पोतदिन आय प्रतिघंटा					1741.67 मानले ₹1750/-	
एलडी प्रति दिन (15% रॉयल्टी आय पर आधारित)					6270 मानले ₹6000/-	

(ix) केओपीटी द्वारा ₹ 11/- प्रति मीट्रिक टन की प्रस्तावित दर हेतु प्रस्तुत तैरती हुई पाइपलाइन प्रहस्तन की प्रति टन दर का लागत परिकलन निम्नप्रकार है:

क्रम सं.	ब्यौरा	राशि (₹)	टिप्पणी
(क)	पूँजीगत लागत:		
(i)	पाइप्स/होजेस/कवाट इत्यादि की लागत	2211779	
(ii)	एअर कंप्रेसर की लागत (450 सीटीएम डीजिल ट्रॉली स्थित)	1326640	
(iii)	ऐस्वेस्टोंस छत वाला भंडारण गृह-सह-विश्राम स्थान (20मी x 5मी) 800 प्रति वर्गफुट दर से	860800	
(ख)	प्रचालन लागत प्रतिवर्ष:		
(i)	अनुरक्षण एवं मरम्मत लागत:		

क्रम सं.	ब्यौरा	राशि (₹)	टिप्पणी
	(क) पाइप्स, होजेस, फ्लांजेस, कवाट इत्यादि और ऐस्वेस्टॉस छत वाला भंडारण-गृह 5% दर से (ख) एअर कंप्रेसर 5% दर से	153629 66332	
(ii)	बीमा, पूंजी लागत पर 1% दर से	43992	
(iii)	मूल्यहास: (क) पाइप्स, होजेस, फ्लांजेस, कवाट इत्यादि (5 वर्ष का जीवन विचार करते हुए) (ख) एअर कंप्रेसर	442356 137175	
(iv)	मजदूरी	3092406	गोदी के भीतर श्रमिक दर न्यूनतम मजदूरी से अधिक है, विशिष्ट ब्यौरे के अभाव में अनुमानित मजदूरी प्राप्त करने हेतु सुरक्षा निविदा हेतु स्वीकृत दर (59% से ठेकेदार को अनुमेय लाभ 16% घटाया गया अर्थात् 43%) को न्यूनतम मजदूरी से जोड़ दी गई है।
(v)	पिग्स की लागत (उपयोगिता: 1 पिग प्रति पोत ₹ 900 प्रति पिग की दर से 2013-14 की पोतों की आनुपातिक संख्या के लिए)	94800	
(vi)	डीजिल 16 लिटर प्रतिघंटा दर से प्रत्येक, तैरती हुई पाइप लाइन का प्रत्येक पिग्गिंग 0.5 घंटे (प्रति पिग्गिंग हेतु) 79 पिग्गिंग के लिए 56.90 प्रति लिटर दर से (दिनांक 29.10.2013 के आईओसी वेबसाइट के मुताबिक एचएसडी दर)	35961	
(vii)	भूमि लाइसेंस शुल्क ₹ 22.91 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह दर से 100 वर्ग मीटर हेतु	27942	
(viii)	वार्षिक वे लीव अनुमति शुल्क लगभग 48 मीटर्स . 8" व्यास तटस्थित पाइप लाइन भाग के लिए	3352	
(ix)	अन्य व्यय पूंजीगत लागत की 1% दर से	43992	
	उपरोक्त (ख (i) + (ix) का कुल	4141487	
जोड़िए :	16% आरओसीई	703875	
	कुल	4845362	
	तैरती हुई प्रणाली के जरिए प्रहस्थित किए जाने हेतु अपेक्षित यातायात प्रतिवर्ष (प्रचलित वर्ष का आनुपातिक आकड़ों पर आधारित)	439519	
	प्रति मीट्रिक टन की लागत	11.02 मानले ₹ 11/-	

3.1. चूंकि केओपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों, भावी बोलीदाताओं की सूची, जिससे संदर्भित प्रस्ताव पर परामर्श लिया जा सकता है, प्रस्तुत नहीं की थी, प्राधिकरण ने दिनांक 8 मई 2014 के अपना पत्र के माध्यम से संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की सूची प्रस्तुत करने हेतु केओपीटी से अनुरोध किया था। साथ ही, इस पर ध्यान देने के लिए भी केओपीटी से अनुरोध किया गया है कि, 2005 प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2. के अनुबंध के अनुरूप प्रस्तावित सुविधा हेतु निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क कोई एक सेवा-प्रदाता से संदर्भित नहीं बल्कि सुविधा हेतु आम रूप से लागू किए जाने वाला प्रशुल्क की ऊपरी सीमा होगी।

3.2. केओपीटी ने दिनांक 30 मई 2014 और 11 जून 2014 के अपने पत्रों के माध्यम से तैरती हुई पाइपलाइन सुविधाओं से संबंधित उपयोक्ताओं की सूची प्रस्तुत की। दिनांक 11 जून 2014 के हमारे पत्र के जरिए भावी बोलीदाताओं की सूची, उनके संपर्क व्यौरे के साथ, प्रस्तुत करने हेतु हमारे द्वारा केओपीटी को भेजा गया अनुस्मरण के संदर्भ में, केओपीटी ने दिनांक 3 जुलाई 2014 के अपना उत्तर में, अन्य बातों के अलावा, बताया है कि प्रचलित प्रणाली का निर्माण रुचि इन्फ्रास्ट्रक्चर द्वारा किया गया है और इससे पहले केओपीटी को, एचडीसी पर एक वर्तमान उपयोक्ता ऐजिस लॉजिस्टिक्स लिमिटेड से एचडीसी पर तैरती हुई पाइपलाइन बनाने के लिए एक आवेदान प्राप्त हुआ था। उपरोक्त के अलावा, प्रासंगिक अनुभव रखने वाले अन्य आयातक/निर्यातक/लिक्विड कार्गो टर्मिनल प्रचालक लिक्विड पाइप-लाइन प्रचालक/इंजीनियरिंग फर्म भी बोली में भाग ले सकते हैं।

3.3. केओपीटी ने दिनांक 3 जुलाई 2014 के अपना पत्र के जरिए नेपाल के कुछ आयातक व्यक्तियों का व्यौरा, जो तुलनात्मक रूप से कम मात्रा में खाद्य तेल आयात करते हैं और कुछ क्लियरिंग और फार्वर्डिंग एजेंटों का व्यौरा भी प्रस्तुत किया है।

4. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी प्रस्ताव की एक प्रति, नेपाली आयातकों को छोड़कर (वे, मुख्य आयातक नहीं हैं और उन चेंबर ऑफ कामर्स या उपयोक्ता हितकारी निकायों का सदस्य हो सकते हैं जिसके साथ प्रस्ताव पर परामर्श लिया जा रहा है) एजिस लाजिस्टिक्स लिमिटेड, रुचि इन्फ्रास्ट्रक्चर और क्लियरिंग और फार्वर्डिंग एजेंटों सहित मुख्य उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणी हेतु भेज दी गई थी। मेसर्स अडानी विलमर लिमिटेड, मेसर्स इमामी बायोटेक लिमिटेड, मेसर्स गोकुल रीफोइल्स सोल्वेंट लिमिटेड, मेसर्स जेवीएल ऑयल रिफायनरी और मेसर्स रुचि सोया इंडस्ट्रीज लिमिटेड ने अपनी सामूहिक टिप्पणियों को संयुक्त रूप से प्रस्तुत की हैं। कथित टिप्पणियां केओपीटी को प्रतिसूचना के रूप में भेज दी गई थी। केओपीटी ने दिनांक 22 जुलाई 2014 के अपने पत्र के जरिए जवाब दिया है।

5. प्रस्ताव की प्रारम्भिक छानबीन के आधार पर, दिनांक 19 अगस्त 2014 के हमारे पत्र के माध्यम से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने हेतु केओपीटी से अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने दिनांक 22 सितंबर 2014 के अपना पत्र के जरिए जवाब दिया है। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों पर जवाब देते हुए केओपीटी ने अपना प्रस्ताव में कुछ संशोधन किया है। यह देखा गया है कि किए गए संशोधन प्रचालन लागत में बदलाव से संबंधित हैं। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों और उस पर केओपीटी का जवाब का सारांश नीचे तालिका में दिया गया है:

क्रम. सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	केओपीटी का जवाब
क.	सामान्य:	
(i)	उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर जवाब देते हुए केओपीटी ने बताया है कि प्रचलित तैरती हुई पाइपलाइन अपने खुद का उपयोग हेतु रुचि इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमि (आरआईएल) द्वारा बनाई गई थी। और जब आरआईएल इसका उपयोग नहीं कर रहा हो तब अन्य आयातक भी इसका उपयोग करते हैं। इस संदर्भ में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्टीकरण दे/प्रस्तुत करें :	
(क)	तैरती हुई पाइपलाइन प्रहस्तन प्रणाली का उपयोग करने हेतु वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था।	फिलहाल, तैरती हुई पाइपलाइन का उपयोग करने के लिए केओपीटी में कोई प्रशुल्क व्यवस्था उपलब्ध नहीं है। केओपीटी, खाद्य तेल आयातकों से केवल पोतघाट शुल्क वसूल कर रहा है।
(ख)	कुछ खाद्य तेल आयातकों के बयानों से पता चलता है कि एक टर्मिनल प्रचालक के अनुरक्षण-अधीन प्रचलित तैरती हुई पाइपलाइन का उपयोग करने पर वे कुछ व्यय बाँट लेते हैं। इस मामले में, वर्तमान व्यवस्था के अंतर्गत प्रदत्त अनुमोदन के बारे में, जिसके आधार पर टर्मिनल प्रचालक द्वारा तैरती हुई पाइपलाइन प्रणाली का उपयोग हेतु प्रभार लागू किया जा रहा है, स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें।	बर्थ सं. 6 एवं 7 पर, शुष्क बल्क कार्गो के साथ साथ, बढ रही खाद्य तेल की मात्रा प्रहस्थित करने हेतु, खाद्य तेल को ओवर-साईड (दूसरी ओर) उतारने की आवश्यकता महसूस की गई थी ताकि अन्य वस्तुओं का प्रहस्तन ठीक बर्थ की ओर निरंतर किया जा सके।
(ग)	मौजूदा तैरती हुई पाइपलाइन प्राणली का प्रतिस्थापन हेतु कारण बताइए।	उस समय, मेसर्स रुचि इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड खाद्य तेल का बडा आयातक थे और इसलिए उनके खुद के उपयोग हेतु तैरती हुई पाइपलाइन बनाने के लिए उन्हें अनुमति दी गई थी। उसी दौरान, बहुत कम संस्थाएं खाद्य तेल का आयात करते थे और इस वस्तु को बढावा देने का उद्देश्य से, केओपीटी ने संबंधित आयातकों को तैरती हुई पाइपलाइन का उपयोग करने की अनुमति सुचारू प्रचालन के लिए, मुख्य रूप से,

		<p>अवरुद्ध गोदी के अंदर उत्पन्न हुई भीड़-भाड़ स्थिति को बर्थ सं. 6 पर अधिक पोतों का प्रहस्तन के जरिए सुलझाने के लिए दी थी। पता चला कि, तैरती हुई पाइपलाइन सुविधाओं के उपयोक्ता आरआईएल से कुछ अनुरक्षण प्रभार बाँट रहे हैं।</p> <p>एचडीसी पर खाद्य तेल का आयातकों की वृद्धि के कारण, एक व्यापक आम उपयोक्ता सुविधा, सभी आवश्यक घटकों और पारदर्शक प्रशुल्क व्यवस्था सहित, बनाने की आवश्यकता महसूस की गई है। इसलिए, केओपीटी ने बर्थ 5 ऑफ और 6 ऑफ पर एक आम उपयोक्ता तैरती हुई पाइपलाइन सुविधा बनाने हेतु प्रस्ताव किया है।</p>
(ii)	<p>यह जानपड़ता है कि प्रस्तावित दर ₹ 11/- प्रति मीट्रिक टन प्राप्त करने हेतु केओपीटी द्वारा 2009-10 से 2013-14 तक के वर्षों का यातायात, जिन्होंने तैरती हुई पाइपलाइन प्रणाली का उपयोग किया है, का औसत पर आधार के रूप में विचार किया गया है। इस संदर्भ में, यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि केओपीटी ने 2005 प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2. के प्रावधानों के अंतर्गत, जो अपेक्षा करती है कि कोई एक सेवा-प्रदाता का संदर्भ लिए बिना आम प्रशुल्क निर्धारित किया जाए, प्रस्ताव दाखिल किया है। इन हालातों में और पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) और विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) जैसे कुछ महापत्तन न्यासों में निजी प्रचालकों द्वारा हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) प्रचालन के लिए और जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) स्थित सीएफएस-बफर यार्ड के मामलों इस प्राधिकरण द्वारा 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2. अंतर्गत आम प्रशुल्क सीमा निर्धारण हेतु स्वीकृत पद्धति को अपनाते हुए, केओपीटी, कोई व्यक्तिगत सेवा प्रदाता का संदर्भ लिए बिना और वास्तविक /औसत यातायात के बजाए तैरती हुई पाइपलाइन सुविधा की नॉरमेटिव क्षमता के आधार पर अपना प्रस्ताव की समीक्षा करें नॉरमेटिव क्षमता निर्धारण के संदर्भ में, केओपीटी निम्नलिखित बिन्दुओं पर ध्यान दे:</p>	<p>प्रस्तावित तैरती हुई पाइपलाइन की नॉरमेटिव क्षमता, दी गई समय सीमा में भिन्न प्रकार के खाद्य तेलों की प्रवाह दर पर निर्भर रहेगी और प्रवाह दर, लसीलापन और पोत की पंपिंग दर पर भी आधारित होगी, साथ ही उत्पादन-उत्पादन के बीच बदल भी सकती है, जो अंततोगत्वा प्रहस्थित किए जाने वाले विभिन्न प्रकार के उत्पादनों हेतु परिवर्तित नॉरमेटिव क्षमता में परिणित हो सकती है। इसलिए, सीमा दर परिकलित करने का उद्देश्य के लिए कोई औसत नॉरमेटिव क्षमता प्राप्त करना कठिन है।</p> <p>इसलिए, केओपीटी ने खाद्य तेल आयातकों, जो मुख्य रूप में स्थानिक उद्योग है और जिनके पास एचडीसी से खाद्य तेल पाइपलाइन की सुविधा उपलब्ध है, द्वारा प्रहस्थित किए जाने वाला खाद्य तेल पर विचार किया है और इस के लिए हालीमें बीते दिनों का ब्यौरे का उपयोग किया गया है।</p> <p>लगता है कि यही पद्धति अधिक प्रासंगिक होगी चूंकि प्रस्तावित सुविधा की सेवाप्रदाता प्रहस्तन हेतु इस मात्रा की उचित अपेक्षा कर सकता है। यह प्रस्तुत किया जाता है कि आधार के तौर पर स्वीकार की गई कार्गो की मात्रा कोई एक विशिष्ट सेवाप्रदाता से जुड़ी हुई नहीं है।</p>
(क)	सुविधा की क्षमता तैरती हुई पाइपलाइन की लम्बाई-चौड़ाई और तैरती हुई पाइपलाइन के जरिए खाद्य तेल की प्रहस्तन दर के आधार पर निर्धारित की जाएगी।	
(ख)	केओपीटी प्रमाणित करें कि विचार की गई लम्बाई-चौड़ाई इष्टतम है और तकनीकी कारणों से इसमें कोई अधिक सुधार, जो प्रहस्तन दर पर प्रभाव डाल सकता है, सुमकिन नहीं।	पुष्टि की गई है।
(iii)	तेल आयातकों की टिप्पणियों पर जवाब देते हुए, केओपीटी ने बताया है कि इसका प्रस्ताव तैरती हुई पाइपलाइनों के जरिए व्यापक सेवा प्रदान करने के लिए है। तैरती हुई पाइपलाइन के जरिए प्रदत्त की जाने	प्रदान करने हेतु प्रस्तावित सेवाओं में, अन्य बातों के साथ साथ, पोत बर्थ पर लाए जाने के बाद पाइपलाइन का प्रहस्तन, तैरती हुई पाइपलाइन को पोत का मैनिफोल्ड से और तट स्थित आयातक का मैनिफोल्ड से जोड़ना, लगे हुए

	वाली सेवाओं को सूची बद्ध करें।	कवाट खोलना, और कार्गो पंपिंग के दौरान पाइपलाइन संभालना, कार्गो उतारे जाने के बाद पोत की ओर एवं तट की ओर दोनों बाजू से पाइप मैनिफोल्ड डी-लैचिंग करना, इसी पाइपलाइन से एक ही आयातक/भिन्न आयातकों के विविध श्रेणियों का तेल, मिलावट/दूषण से बचते हुए प्राप्त करने हेतु, पिंगिंग के साथ साथ एयर कंप्रेसर प्रचालन के जरिए कंप्रेस्ड एयर भरते हुए पाइपलाइन का साफसफाया करना भी शामिल है।
(iv)	प्रचलित दरमान, केओपीटी के भीतर कोई भी स्थान में उतारे गए खाद्य तेल हेतु पोतघाट शुल्क प्रभार प्रदान करता है। अतएव, इसी कार्गो पर केओपीटी द्वारा पोतघाट शुल्क लगाए जाने के अलावा, तैरती हुई पाइपलाइन सुविधा हेतु प्रचालक द्वारा प्रस्तावित दर पर अतिरिक्त प्रभार लगाए हेतु अनुमोदन देने वाला केओपीटी प्रस्ताव का औचित्य बताइए।	'पोतघाट शुल्क' का मतलब पत्तन सीमा के भीतर उतारे गए अथवा पोत पर लदे गए अथवा पोतांतरित किए गए यां प्रवेशमार्ग अथवा पत्तन के घोषित उतराव मंच के जरिए गुजरने वाले सभी कार्गो/कंटेनर से वसूली किए जाने वाले बुनियादी देय है 'चाहे पोर्टेज प्रदान किया गया हो यां नहीं और जहां आवश्यक हो वहाँ, इसमें तट पर हुक लगाने/निकालने का प्रचालन शामिल है। तैरती हुई पाइपलाइन की सुविधा पोतों की दूसरी ओर से खाद्य तेल उतारने हेतु अतिरिक्त रूप से उपलब्ध कारवाई जा रही है, इसलिए अतिरिक्त शुल्क की वसूली प्रस्तावित की गई ताकि इसमें नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के साथ साथ इस सुविधा उपलब्ध करवाने की लागत की वसूली की जासके।
ख.	पूंजीगत लागत:	
(i)	केओपीटी ने एयर कंप्रेसर की पूंजीगत लागत ₹13,26,640/- और ऐस्वेस्टॉस छत वाला भंडारण गृह-सह-विश्राम स्थान की पूंजीगत लागत ₹ 8,60,800/- के समर्थन में दस्तावेजीय प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया है। केओपीटी, दस्तावेजीय प्रमाण के साथ साथ एयर कंप्रेसर और ऐस्वेस्टॉस छत वाला भंडारण गृह-सह-विश्राम स्थान की पूंजीगत लागत गणना के लिए, जैसाकि लागत विवरणी में विचार की गई, विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	एयर कंप्रेसर हेतु बजेटरी बोली और ऐस्वेस्टॉस छत वाला भंडारण गृह-सह-विश्राम स्थान अनुमानन के रूप में दस्तावेजीय प्रमाण प्रस्तुत किया गया है। (एयर कंप्रेसर की लागत में सीमा शुल्क और प्रभार्य कर सम्मिलित है)
(ii)	कार्य दायरे के अनुसार, तैरती हुई पाइपलाइन प्रहस्तन प्रणाली तटस्थित टर्मिनल प्रचालक के पाइपलाइन में भी कार्गो पहुंचाने पर विचार करती है। इस हालत में, केओपीटी द्वारा टर्मिनल प्रचालक की पाइपलाइन की पूंजीगत लागत और प्रचालन लागत पर विचार नहीं किया गया है।	केओपीटी ने उस लागत को स्वीकार किया है जो ऊपर मद III पर दी गई सेवा प्रदान करने हेतु प्रस्तावित सेवा-प्रदाता द्वारा सुविधाओं के निर्माण और प्रचालन एवं अनुरक्षण पर खर्च की जाएगी। तट की पाइपलाइन तैरती हुई पाइपलाइन सुविधा के उपयोक्ताओं द्वारा उपलब्ध की जाएगी। इसलिए, इस लागत पर विचार नहीं किया गया है।
ग.	प्रचालन लागत:	
(i)	पाइप्स/होजेस/कवाट (वाल्स) इत्यादि, ऐस्वेस्टॉस छत वाला भंडारण गृह-सह-विश्राम स्थान और एयर कंप्रेसर की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत क्रमानुगत लागत का 5% तक अनुमानित की गई जैसा दिखाई दी है। लिक्विड बल्क टर्मिनल के 2008 मार्गदर्शी यांत्रिक और विद्युत उपस्कर का मरम्मत एवं अनुरक्षण, यांत्रिक और विद्युत उपस्कर की 2% लागत तक निर्धारित करने हेतु अनुबंध करता है, केओपीटी मरम्मत एवं अनुरक्षण की लागत पाइप्स/होजेस/	यह प्रस्तुत किया जाता है कि महापत्तन न्यास परियोजनाओं की पूंजीगत लागत का 2%, जिसमें अधिक राशि सिविल लागत की होती है, मरम्मत एवं अनुरक्षण हेतु एक बड़ी और पर्याप्त राशि होती है। तथापि, संदर्भित परियोजना हेतु, जिसकी पूंजीगत लागत केवल ₹ 44 लाख राशि ही है, पूंजीगत लागत का 2% समान राशि (₹ 88,000/- तक) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का वार्षिक खर्च पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है।

	फ्लांजेस/कवाट इत्यादि एवं ऐस्बेस्टॉस छत वाला भंडारण गृह-सह-विश्राम स्थान और एअर कंप्रेसर की पूंजीगत लागत का 5% अधिक स्तर तक विचार किए जाने का औचित्य बताया।	अतएव, एक व्यवहारिक एवं उचित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत परिगणित करने हेतु, परियोजना की पूंजीगत लागत का 5% तक इस पर विचार किया गया है।
(ii) (क)	यह देखा गया है कि पाइप्स/होजेस/फ्लांग्स/कवाट का मूल्यहास परिकलन पाइप्स/होजेस इत्यादि का जीवन 5 साल तक विचार करते हुए किया गया है। 5 साल का जीवन विचार किए जाने का आधार पर स्पष्टीकरण दिया जाए। केओपीटी पुष्टि करें कि क्या परिकलित मूल्यहास कंपनी अधिनियम, 2013 में प्रदत्त जीवन परिमाणों पर आधारित है।	सहायकारी साज-सज्जा के साथ साथ पाइपलाइन जोड़ का जीवन, इस क्षेत्र में देखे जाने वाला पर्यावरणीय क्षय का वास्तविक अनुभव और इस पाइप प्रणाली के जरिए प्रहस्थित किए जाने वाला तेल की प्रकृति पर विचार करते हुए, 5 साल तक विचार किया गया है।
(ख)	एअर कंप्रेसर का मूल्यहास अनुमान लगाने हेतु, यह देखने को मिला है कि केओपीटी ने एअर कंप्रेसर की पूंजीगत लागत पर 10.34% की दर पर विचार करते हुए मूल्यहास का परिकलन किया है। केओपीटी पुष्टि करें कि एअर कंप्रेसर की मूल्यहास परिकलन कंपनी अधिनियम 2013 के प्रावधानों के अनुसार है।	पुष्टि की गई है।
(ग)	केओपीटी ने ऐस्बेस्टॉस छत वाला भंडारण गृह हेतु मूल्यहास परिकलित नहीं किया है। केओपीटी ऐस्बेस्टॉस छत वाला भंडारण गृह पर मूल्यहास विचार नहीं किए जाने हेतु कारण बताया।	ऐस्बेस्टॉस छत वाला भंडारण गृह का मूल्यहास परिकलन, अब, कंपनी अधिनियम 2013 की प्रावधानों के अनुरूप, 3.34% दर से परिकलित किया गया है और प्रतिटन की प्रहस्तन लागत का संशोधित परिकलन से संबंधित ओपेक्स की क्रम सं. 3 में शामिल किया गया है।
(iii)(क)	केओपीटी ने पूंजीगत व्यय का 1% तक "अन्य व्यय" विचार किया है। यदि लिक्विड बल्क टर्मिनल पर प्रदत्त सेवाओं हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण मानदण्डों का, जैसाकि 2008 मार्गदर्शियों में प्रदत्त है, संदर्भ लिया गया तो, "अन्य व्यय" में, अन्य बातों के साथ साथ, प्रचालकों और अनुरक्षण कर्मचारियों का वेतन एवं मजदूरी के साथ उनका कल्याण और अन्य व्यय भी सम्मिलित होते हैं। तथापि, देखा गया है कि केओपीटी द्वारा अन्य व्यय के अलावा मजदूरी लागत भी प्रचालन लागत का घटक के रूप में विचार किया गया है। केओपीटी अपने परिकलन में विचार किया इस लागत घटक का औचित्य बताया।	अन्य व्यय ₹ 44000 प्रति वर्ष तक (पूंजीगत लागत का 1%), आकस्मिक/विभिन्न अन्य अनपेक्षित व्यय हेतु विचार किया गया है। इन लागतों को प्रस्ताव में सूचित लागत स्थानों के कोई विशिष्ट वर्गों में शामिल नहीं की गई हैं। इस में, गोदी क्षेत्र में प्रवेश-निर्गम अनुमति, श्रमिक दल की निष्क्रिय लागत, तेल बिखराव साफ करने हेतु अतिरिक्त कामगार नियोजन और अन्य अनपेक्षित स्थिति संभालना इत्यादि शामिल है। यह दोहराया जाता है कि, इस परियोजना की पूंजी बहुत कम है किन्तु तुलनात्मक रूप से अधिक प्रचालन व्यय परियोजना होने के कारण इस प्रकार की व्यवस्था करना आवश्यक हो जाती है।
(ख)	इस संदर्भ में केओपीटी द्वारा अनुलग्नक - III ख पर दिए गए व्यौरों से यह देखा गया है कि प्रतिवर्ष 936 पर्यवेक्षक, 3744 कुशल मजदूर और 1872 अर्ध-कुशल मजदूर 3 पालियों में तैनात किए जाएंगे। केओपीटी, मजदूरी लागत परिकलन हेतु श्रमशक्ति का प्रत्येक वर्ग में विचार की गई संख्या का औचित्य प्रस्तुत करें।	श्रमिक घटक से संबंधित विश्लेषण, 3 पालियों की श्रमिक तैनाती और 312 दिन प्रतिवर्ष का प्रचालन पर किया गया सुविचार पर आधारित है। प्रस्तावित प्रणाली का प्रचालन एवं अनुरक्षण के लिए प्रत्येक पाली में एक पर्यवेक्षक, 4 कुशल श्रमिक और 2 अर्ध-कुशल श्रमिक आवश्यक होते हैं। उपरोक्त श्रमशक्ति व्यवस्था चलाने हेतु न्यूनतम आवश्यकता है।
(ग)	परिकलन में विचार की गई प्रत्येक श्रमिक संवर्ग की दैनिक/मासिक/वार्षिक मजदूरी लागत का समर्थन में दस्तावेजीय प्रमाण दीजिए।	श्रमिकों के मजदूरी परिकलन हेतु पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा अधिसूचित न्यूनतम मजदूरी सहित भ.नि. एवं ईएसआई का सांविधिक प्रतिशत स्वीकार किए गए हैं। (केओपीटी द्वारा मजदूरी लागत के समर्थन में प्रस्तुत बताया गया दस्तावेजीय प्रमाण संलग्न के रूप में प्राप्त नहीं हुआ है। तथापि, केओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत पत्र, मजदूरी/वेतन लागत से संबंधित परिकलन में विशिष्ट रूप

		में उल्लेख करता है कि गोदी के भीतर की श्रमिक दर, न्यूनतम मजदूरी से अधिक है। विशिष्ट ब्यौरों की अभाव में, अनुमानित मजदूरी प्राप्त करने हेतु सुरक्षा निविदा हेतु स्वीकृत दर (59% से ठेकेदार को अनुमेय 16% लाभ घटाइए अर्थात 43%) को न्यूनतम मजदूरी से जोड़ दी गई है।
(iv) (क) (i)	केओपीटी इसका औचित्य बताए कि प्रचालन लागत अनुमानन में पिग्स की लागत किस प्रकार प्रासंगिक है।	पिगिंग प्रचालन, कार्गो हस्तांतरण का इस सम्पूर्ण प्रचालन के लिए और बाद में वही पाइपलाइन के जरिए अन्य कार्गो का अनुवर्ती प्रहस्तन के लिए एक महत्वपूर्ण घटक है। इसका इस्तेमाल प्रहस्तन प्रचालन के बाद पाइपलाइन साफ करने के लिए किया जाता है ताकि एकही/दूसरे आयातक का अन्य श्रेणी कार्गो का प्रहस्तन या दूसरे आयातकों के वही श्रेणी कार्गो का प्रहस्तन दूषण से बचते हुए किया जा सकता है। इस प्रक्रिया में पिग एक अत्यावश्यक घटक है और इसलिए प्रचालन लागत अनुमानन में पिग की लागत प्रासंगिक है।
(ii)	यदि 2013-14 की आनुपातिक पोत संख्या 79.2 (मान ले 80) पर विचार किया गया तो, पिग की कुल लागत ₹ केवल ₹ 72,000/- तक परिगणित होती है। अतएव, पिग्स की लागत ₹ 94,800/- तक विचार किए जाने हेतु कारण बताइए।	पिगिंग प्रचालन की कुल लागत ₹ 1200.00 है जिसमें से सादा फॉम पिग की क्रय लागत राशि ₹ 900.00 तक होती है। प्रत्येक पिगिंग प्रचालन के दौरान आवश्यक फ़ोम पदार्थ की लागत, प्रत्येक पिगिंग के बाद और दूसरे कार्गो भेजने से पहले साबुन पानी हटाने के लिए सुद्ध पानी व्यवस्था की लागत इत्यादि जैसे सहायकारी गतिविधियों की लागत, जो प्रत्येक पिगिंग पूरा करने हेतु आवश्यक होते हैं, केवल ₹ 300.00 तक अनुमानित की गई है।
(ख)	यदि लिक्विड बल्क टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों का संदर्भ लिया गया तो, वह पिगिंग हेतु पृथक लागत घटक अनुबंध नहीं करता है। अतएव, केओपीटी प्रचालन लागत के अपने परिकलनों में विचार किए गए लागत घटक का औचित्य बताए।	पीओएल टर्मिनल्स इत्यादि जैसे भारी पूंजी वाली परियोजनाओं में पिगिंग की लागत 2008 मार्गदर्शियों के मुताबिक पूंजीगत लागत का प्रतिशत रूप में परिकलित ओ एवं एम लागत में सम्मिलित हो जाती है। तथापि, कम पूंजीगत लागत वाली इस परियोजना में, पिगिंग लागत पर अलग से विचार किया जाना चाहिए।
(ग)	केओपीटी पिग्स की लागत, ₹ 900/- प्रति पिग, हेतु दस्तावेजीय प्रमाण प्रस्तुत करें।	₹ 900/- राशि तक की पिग लागत हेतु दस्तावेजीय प्रमाण प्रस्तुत किया गया है।
(घ)	वर्ष 2013-14 की पोतों की संख्या को आधार के रूप में विचार किए जाने का औचित्य इस वजह प्रस्तुत करना होगा कि केओपीटी ने पिछले वर्षों का औसत यातायात को आधार के रूप में मानते हुए तैरती हुई पाइपलाइन उपयोग करने हेतु ₹ 11/- प्रतिटन की दर परिगणित की है।	वर्ष में प्रहस्थित की जाने वाली पोतों की संख्या अगस्त, 2013-14 तक प्रहस्थित वास्तविक यातायात के आनुपातिक परिकलनों के आधार परिकलित की गई है।
(v)	डीजिल लागत परिकलनों के संदर्भ में, निम्नलिखित स्पष्टीकरण दे/प्रस्तुत करें :	
(क)	16 लिटर प्रति घंटा की ईंधन खपत पर विचार किए जाने का आधार।	कंप्रेसर का उत्पादक द्वारा की गई पुष्टि के आधार पर 450 सीएफएम कंप्रेसर चलाने के लिए ईंधन की खपत दर 16 लिटर प्रति घंटा विचार की गई है। (इस संबंध में केओपीटी ने दस्तावेज प्रस्तुत किया है)
(ख)	प्रत्येक पिगिंग हेतु 0.5 घंटे समय विचार किए जाने का आधार बताइए।	यह पोत मैनिफोल्ड एवं तट मैनिफोल्ड के बीच स्थित पिगिंग प्रणाली प्रचालन का अनुभव पर आधारित है।
(ग)	परिकलनों में 79 पिगिंग्स विचार किए जाने का आधार बताइए।	प्रत्येक पोत के लिए एक पिगिंग प्रचालन पर विचार किया गया है। 2013-14 के दौरान प्रहस्थित पोतों की आनुपातिक संख्या के आधार पर 79 प्रचालन परिकलित किया गया है।

(vi) (क)	जैसाकि प्रस्तावित कार्य-दायरे में बताया गया है, केओपीटी पुष्टि करें कि, भूमि लाइसेंस शुल्क परिकलनों में विचार किए गए 100 वर्ग मीटर क्षेत्र कार्यालय, भंडारण, विश्राम-गृह इत्यादि हेतु पर्याप्त है।	यह पर्याप्त माना जा रहा है क्योंकि यह लगभग 1000 वर्गफुट क्षेत्र का बराबर है जिसमें विश्राम गृह एवं भंडारण के साथ साथ कार्यालय स्थान भी समाविष्ट किया जा सकता है।								
(ग)	केओपीटी यह पुष्टि करें कि परिकलनों में विचार की गई दर ₹ 22.91 प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह, वर्ष 2011 में अनुमोदित केओपीटी (हाल्दिया) किराया सूची के अनुरूप हैं। कृपया किराया अनुसूची का संदर्भ और ₹ 22.91 प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह गणना हेतु परिकलन प्रस्तुत करें।	पुष्टि की जाती है। तथापि, यह बताया जाता है कि कथित दर, 07.04.2014 से 2% की वृद्धि के बाद ₹ 2337 प्रति 100 वर्ग मीटर प्रतिमाह हो चुकी है। केओपीटी ने किराया सूची की प्रासंगिक पृष्ठ प्रस्तुत किया है।[वार्षिक लाइसेंस शुल्क की राशि 100 वर्ग मीटर x 23.37 प्रतिमाह x 12= 28044/- होती है] उपरोक्त पर आधारित संशोधित परिकलन को ओपेक्स की प्रतिदन की प्रहस्तन लागत से संबंधित क्रम सं. 7 में शामिल किया गया है।								
(घ)	केओपीटी किराया अनुसूची का संदर्भ के साथ साथ परिकलनों में विचार किए गए ₹ 3352/- वे लीव प्रभारों का निर्धारण हेतु विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	वे लीव प्रभार निम्नप्रकार संशोधित किया गया है:- भूमि का वर्तमान लाइसेंस ₹ 2336.78 प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह पाइपलाइन द्वारा घेरा गया क्षेत्र- 0.203x 48 वर्ग मीटर वार्षिक वे लीव लाइसेंस शुल्क - ₹2733/- [0.203x 48 वर्ग मीटर x 23.37 प्रतिमाह x 12]. उपरोक्त पर आधारित संशोधित परिकलन, प्रतिदन की प्रहस्तन लागत से संबंधित समोहित ओपेक्स परिकलन की क्रम सं. 8 में शामिल किया गया है।								
(घ)	केओपीटी ने अपने कार्यदायरे में मुख्य दायित्व एवं संबंधित सूचना (अनुबन्ध 1) क्रम सं. 5 (ii) पर कहा है कि इसके द्वारा लिक्विड कार्गो उतारने के प्रचालन के दौरान सफल निविदा दाता तैरती हुई पाइपलाइन प्रणाली के जरिए छलकाव-मुक्त प्रचालन सुनिश्चित करेंगे और सफल निविदा दाता दोनों उत्पाद (बिखराहुआ पदार्थ) और साफ-सफाया पदार्थ का निपटारा करने हेतु जिम्मेदार होगा। इस संबंध में, केओपीटी स्पष्टीकरण दे कि तैरती हुई पाइपलाइन का उपयोग हेतु प्रतिदन दर निर्धारण में छलकाव कार्गो के निपटारे से प्राप्त होने वाले राजस्व को किस प्रकार गणना में लिया गया है।	कार्गो बिखराव को सुरक्षा और प्रदूषण नियंत्रण के दृष्टिकोण से देखा गया है और अतएव, सेवादाता की जेम्मेरियों में शामिल किया गया है। कोई राजस्व पर विचार इस लिए नहीं किया गया है कि बिखरे पीओएल उत्पादन इत्यादि के विपरीत इस मामले में बिखरे कार्गो से कोई राजस्व नहीं मिलेगा।								
(ङ)	अन्य व्ययों पर विचार किए जाने का कारण और आधार बताइए।	आधार का उल्लेख III (क) के जवाब में किया गया है।								
(च)	केओपीटी प्रस्तावित दरों को नियंत्रित करने वाले शर्तों के साथ साथ मसौदा दरमान प्रस्तुत करें।	केओपीटी ने मसौदा दरमान (एसओआर) प्रस्तुत किया है। मसौदा दरमान से यह देखा गया है कि वह परिभाषाएँ, सामान्य टिप्पणियाँ और इसके शर्तों सहित प्रस्तावित दर शामिल करते हुए दी गई एक सम्पूर्ण प्रशुल्क अनुसूची है। मसौदा दरमान का प्रासंगिक भाग नीचे दिया गया है: एस.3 प्रहस्तन प्रभार: <table border="1" data-bbox="879 1839 1385 2000"> <tr> <th rowspan="2">वस्तु</th><th colspan="2">इकाई दर प्रति मीट्रिक टन ₹ में</th></tr> <tr> <th>विदेशी</th><th>तटीय</th></tr> <tr> <td>खाद्य तेल (कच्चा/शुद्ध)</td><td>11.00</td><td>6.60</td></tr> </table>	वस्तु	इकाई दर प्रति मीट्रिक टन ₹ में		विदेशी	तटीय	खाद्य तेल (कच्चा/शुद्ध)	11.00	6.60
वस्तु	इकाई दर प्रति मीट्रिक टन ₹ में									
	विदेशी	तटीय								
खाद्य तेल (कच्चा/शुद्ध)	11.00	6.60								

	<p>एस.3 की टिप्पणियाँ:</p> <p>(i) एस.4 अंतर्गत प्रदत्त कार्गो प्रहस्तन प्रभार इनके लिए समेकित प्रभार है:</p> <p>(क) तैरती हुई पाइपलाइन को पार्किंग स्थिति से उचित स्थान पर लाना और तैरती हुई पाइपलाइन को पोत मैनिफोल्ड और तट स्थित आयातक मैनिफोल्ड से जोड़ना।</p> <p>(ख) जुड़े हुए कवाटों को खोलना।</p> <p>(ग) कार्गो पंपिंग के दौरान पाइपलाइन को संभालना।</p> <p>(घ) कार्गो उतारा जाने के बाद पाइप मैनिफोल्ड को पोत की तक की दोनों ओर से डी-लैचिंग करना।</p> <p>(ङ) तैरती हुई पाइपलाइन के जरिए प्रत्येक प्रकार के कार्गो भजे जाने के बाद पिंगिंग प्रचालन के साथ साथ कंप्रेसर के जरिए कंप्रेसड वायु भेजते हुए पाइपलाइन को साफ करना ताकि उसी पाइपलाइन से एकही/विभिन्न आयातकों का भिन्न दर्जे का लिक्विड कार्गो प्राप्त किया जा सके।</p> <p>(च)±लिक्विड कार्गो का छलकाव/दूषण संबंधी, यदि कोई होतो, अन्य सभी अनुवर्ती प्रचालन।</p> <p>समेकित प्रभार में जहां आवश्यक वहाँ श्रमिक/उपस्कर की सुपुर्दगी और दरमान में विशिष्ट रूप में अन्य सभी प्रभार सम्मिलित है।</p>
--	--

6. संदर्भित मामले में 22 अगस्त 2014 को केओपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई ली गई थी। केओपीटी ने अपने प्रस्ताव पर एक संक्षिप्त पवर प्वाइंट प्रदर्शन देय है। संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी और अन्य उपयोक्ताओं ने अपनी अपनी प्रस्तुतियाँ दी हैं।

7. इस मामले प्रारम्भ से संबंधित कार्यवाही, इस प्राधिकरण के कार्यालय अभिलेखों में उपलब्ध है। प्राप्त किए गए टिप्पणियाँ का उद्धरण और संबंधित पक्षकारों द्वारा किया गया तर्क संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> में भी उपलब्ध है।

8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित सूचना के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

(i) कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) का प्रस्ताव, सेवाप्रदाता द्वारा निर्मित की जाने वाली तैरती हुई पाइपलाइन प्रहस्तन सुविधाओं के जरिए बर्थ सं. 5/ ऑफ 5/6/ ऑफ 6 बर्थों पर खड़े किए गए पोतों की दूसरी ओर से खाद्य तेल उतारने और हार्डिया डॉक कॉम्प्लेक्स के सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र के भीतर स्थित परेपिटी/टर्मिनल प्रचालक की पाइपलाइन में पहुंचाने हेतु आम प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। केओपीटी के अनुसार, सेवादाता 5 वर्षों की निविदा के जरिए निर्धारित किए जाने वाले शुल्क वसूल करते हुए परियोजना के कार्यदायरे के अनुसार तैरती हुई पाइपलाइन का सुपुर्द, स्थापन, प्रचालन और अनुरक्षण, करेगा।

(ii) चूंकि यह प्रचालन पोत से तट तक कार्गो की हलचल से संबंधित है, यह सेवा एमपीटी अधिनियम की धारा 42(4) के अंतर्गत सूचीबद्ध सेवाओं में से एक है। इस संदर्भ में, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 से संपठित धारा 42(4), महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदान की जाने वाली चयनित सेवाओं हेतु प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए इस प्राधिकरण से अपेक्षा करती है।

उन मामलों में जहां धारा 42(3) अंतर्गत प्राधिकृतीकरण व्यवस्था बीओटी रियायती करार के रूप में नहीं है, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2. इस प्राधिकरण से अपेक्षा करती है कि संबंधित पत्तन न्यासों में प्रदान की जाने वाली इन सेवाओं के लिए प्रशुल्क की ऊपरी सीमा कोई एक सेवादाता का संदर्भ लिए बिना आम रूप में लागू करने हेतु निर्धारित करें। इस उद्देश्य के लिए, संबंधित महापत्तन न्यासों द्वारा इन प्रभारों को नियंत्रित करने वाले प्रस्तावों को दाखिल करना होगा और इस प्रकार निर्धारित प्रशुल्क में कोई बदलाव नहीं होगा चाहे पत्तन स्वयं इस सेवा प्रदान करें या सेवा प्रदान करने हेतु कोई निजी प्रचालक को अनुमति दी गई हो। इस प्रकार, केओपीटी पर तरतीहुई पाइपलाइन प्रहस्तन सुविधाओं के लिए, जैसाकि केओपीटी प्रस्तावित किया है, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2. में निहित अनुबंध के अनुरूप के अनुरूप ऊपरी सीमा दर प्रदान कने हेतु लिया गया है।

- (iii) केओपीटी ने अपना प्रस्ताव को अप्रैल 2014 में दाखिल किया है। तदनंतर, हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का जवाब देते हुए, इसने अपना प्रस्ताव में कुछ संशोधन किया है। यह देखा गया है कि किए गए संशोधन प्रचालन लागतों के अनुमानों से संबंधित हैं। सितंबर 2014 का कथित संशोधित प्रस्ताव पर, इस मामले पर कार्रवाई के दौरान पत्तन द्वारा प्रस्तुत जानकारी/स्पष्टीकरण के साथ, इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iv) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.4.1., अन्य बातों के अलावा, पत्तन प्रचलनों के प्रत्येक अवयव हेतु नॉर्मेटिव लागत विकसित करने हेतु आह्वान करती है। तैरती हुई पाइपलाइन प्रहस्तन सुविधा हेतु प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए न तो 2005 प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अंतर्गत न कि अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारण के 2008 मार्गदर्शियों के अंतर्गत कोई विशिष्ट मार्गदर्शी स्थापित किए गए हैं।
- कथित 2005 के मार्गदर्शियों की धारा 7.2., में जिसकी अंतर्गत इस प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है, कोई विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारण पद्धति विनिर्दिष्ट नहीं करती है किन्तु केवल प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने का तौर तरीके और कोई एक प्रचालक का संदर्भ लिए बिना प्रशुल्क निर्धारण का ही कथन करती है। चूंकि 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अंतर्गत तैरती हुई पाइपलाइन प्रहस्तन सुविधाओं के लिए नॉर्मेटिव प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु कोई विशिष्ट मार्गदर्शी उपलब्ध नहीं है, देखा गया है कि केओपीटी ने 2008 के अप्रकृत प्रशुल्क मार्गदर्शियों से लिक्विड बल्क टर्मिनल से संबंधित कुछ मार्गदर्शियों को अपनाया है।
- (v) केओपीटी का प्रस्ताव पर निम्नलिखित पैराग्राफों में विस्तृत चर्चा की गई है।

सुविधा की क्षमता:

- (क) तैरती हुई पाइपलाइन का उपयोग हेतु प्रस्तावित दर प्राप्त करने के लिए, यह देखा गया है कि केओपीटी ने 2009-10 से 2013-14 तक की पांच वर्षों की अवधि का औसत/वास्तविक यातायात पर, जिसने तैरती हुई पाइपलाइन प्रणाली का उपयोग किया है, आधार के रूप में विचार किया है।
- इस संदर्भ में, जैसाकि इसके पहले कहा गया है, केओपीटी का प्रस्ताव पर 2005 मार्गदर्शियों की धारा 7.2. में निहित अनुबंध के अनुसार विचार किया गया है। इससे पहले, जब कभी, धारा 7.2. में निहित अनुबंध के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण किया गया है वह सुविधा/उपस्कर की नॉर्मेटिव क्षमता के पर आधारित है। यह ध्यान देने योग्य है कि 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2. के अंतर्गत आमप्रशुल्क की ऊपरी सिमा निर्धारण में, पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) और विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) जैसे कुछ पत्तन न्यासों में निजी प्रचालकों द्वारा हार्बर मोबाइल क्रेन प्रचालन हेतु और जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) स्थित सीएफएस – बफर यार्ड के मामले में, प्रशुल्क का निर्धारण एचएमसी या सीएफएस सुविधा की नॉर्मेटिव क्षमता के आधार पर कोई सेवाप्रदाता का संदर्भ लिए बिना किया गया है। इस स्थिति पर ध्यान देते हुए केओपीटी से अनुरोध किया गया था कि तैरती हुई पाइपलाइन सुविधा की नॉर्मेटिव क्षमता के आधार पर अपना प्रस्ताव की सामीक्षा करें।
- (ख) यह कारण बताते हुए कि विभिन्न प्रकार के खाद्य तेल वस्तुओं की प्रवाह दर प्राप्त करना कठिन है, जो इसके अलावा नॉर्मेटिव क्षमता प्राप्त करने हेतु लसीलापन और पोत की पंपिंग दर पर निर्भर होती है, केओपीटी ने 2009-10 से 2013-14 तक के वर्षों का यातायात को ही आधार के रूप में विचार करना चाहा है। इस संदर्भ में, यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि केओपीटी में तैरती हुई पाइपलाइन के जरिए खाद्य तेल की प्रहस्तन सुविधा काफी समय से उपलब्ध है। इस हालत में, एक पट्टोसी सुविधा से प्रवाह दर, लसीलापन और पंपिंग दर की जानकारी प्राप्त करने में केओपीटी द्वारा जताई गई आपत्ति तर्कहीन मालूम होती है। मालूम होता है कि केओपीटी ने इस दिशा में कोई कदम नहीं उठाया है।
- (ग) जैसाकि सुविधा के वर्तमान प्रचालक द्वारा बताया गया है, केवल 45% खाद्य तेल का प्रहस्तन तैरती हुई पाइपलाइन के जरिए किया जा रहा है। चूंकि केओपीटी ने पिछले अवधि के वास्तविकों पर चल रहा है, मालूम होता है कि प्रस्तावित दर निर्धारित करने हेतु केओपीटी ने तैरती हुई पाइपलाइन की इष्टतम शक्ति पर विचार नहीं किया है। केवल इसके कारण कि केओपीटी ने सुविधा की नॉर्मेटिव क्षमता प्रस्तुत नहीं की, यातायात को आधार के रूप में मानते हुए केओपीटी द्वारा अपनाई पद्धति का समर्थन करना उचित महसूस नहीं किया गया, जिसका मतलब इस प्राधिकरण द्वारा मार्गदर्शियों की धारा 7.2. के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण हेतु स्वीकार की गई पद्धति अर्थात् नॉर्मेटिव क्षमता पद्धति से विपथनन होगा। अतएव, इस प्राधिकरण के अभिलेखों पर उपलब्ध जानकारी के आधार पर, तैरती हुई पाइपलाइन सुविधा का प्रशुल्क निर्धारण हेतु इस पर आगे की कार्रवाई की गई है।

- (घ) 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण मार्गदर्शियों में लिक्विड बल्क कार्गो की नॉर्मेटिव क्षमता निर्धारण हेतु विभिन्न प्रकार के लिक्विड कार्गो प्रहस्तन हेतु प्रहस्तन दर प्रदान की गई हैं। मार्गदर्शियों के अनुसार, अन्य लिक्विड्स की प्रहस्तन दर 300 टन प्रतिघंटा प्रदान की गई है। वर्तमान प्रक्रिया में खाद्य तेल की प्रहस्तन दर हेतु 300 टन प्रतिघंटा मानदंड पर विचार किया गया है। इसके अलावा, यह ध्यान देने योग्य है कि प्रहस्तन दर पर प्रयोग करने हेतु मार्गदर्शी 70% उपयोगिता कारक भी प्रदान करता है। इस प्रकार, 70% उपयोगिता पर खाद्य तेल की प्रहस्तन दर 210 टन प्रतिघंटा तक परिगणित होती है, जिसपर, इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (ङ) आमतौर पर, कंटेमर टर्मिनल, बहुउद्देशीय बर्थों, लिक्विड कार्गो बर्थों जैसी पूर्णाकार सुविधाओं का अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में सुविधा का प्रचालन 6132 घंटों (24 घंटे x 365 दिन x 70% उपयोगिता) तक विचार किया जाता है। तथापि, जैसाकि ऊपर कहा गया है, पीपीटी, टीपीटी, एनएमपीटी और बीपीटी में अकेला एचएमसी के किराया प्रभार निर्धारण में, एचएमसी की नॉर्मेटिव क्षमता निर्धारण हेतु 4000 कामकाज घंटे प्रतिवर्ष (जैसाकि 2008 मार्गदर्शियों में बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ की विद्युत/ईंधन लागत अनुमानन हेतु प्रदान किया गया है) पर नॉर्मेटिव कामकाज घंटों के रूप में विचार किया गया है। इसके अलावा, केओपीटी द्वारा प्रस्तुत ब्यौरों से यह देखा गया है कि बर्थ सं. 5 ऑफ और 6 ऑफ पर, वर्ष 2014-15 अनुमानों के अनुसार, तैरती हुई पाइपलाइन के वार्षिक कामकाज के घंटे 2809 घंटे (बर्थ 5 ऑफ हेतु 2173 घंटे और बर्थ 6 ऑफ हेतु 636 घंटे) हैं। इस स्थित के आधार पर, तैरती हुई पाइपलाइन के कामकाज के घंटे 4000 तक विचार किए जाना अनुचित नहीं पाया गया है।
- (ड) 210 टन प्रतिघंटा की प्रहस्तन दर और 4000 प्रचालन घंटों का प्रचालन पर विचार करते हुए, तैरती हुई पाइपलाइन की नॉर्मेटिव क्षमता सुविधा की 70% उपयोगिता पर 840000 टन प्रतिवर्ष तक निर्धारित किया गया है।
- (vi) पूंजीगत लागत:
- (क) केओपीटी ने तैरती हुई पाइपलाइन की कुल पूंजीगत लागत ₹43.99 लाख तक अनुमानित की है। इसमें पाइप्स/होजेस/फ्लांजेस इत्यादि की ₹22.12 लाख और एअर कंप्रेसर की 13.27 लाख और ऐस्वेस्टॉस छत भंडारण गृह-कम-विश्राम स्थान की ₹8.61 लाख की लागत सम्मिलित है। यह माना गया है कि केओपीटी यह सुनिश्चित किया होगा और स्वयं संतुष्ट होगा कि तैरती हुई पाइपलाइन का सुचारु प्रचालन हेतु उपरोक्त मर्दे पर्याप्त है।
- (ख) केओपीटी द्वारा पाइप्स/होजेस/फ्लांजेस/कवाट की लागत परिकलित करने हेतु प्रस्तुत दर विश्लेषण से, यह देखा गया है कि ₹18.69 लाख की मूल लागत के अलावा, केओपीटी ने 12.36% तक सीमाशुल्क, 5% मूल्य आधारित कर और 1% का परिवहन पर भी विचार किया है। तथापि, इनका परिकलन पृथक रूपसे (अर्थात् मूल लागत पर सीमाशुल्क, सीमाशुल्क सहित लागत पर मूल्यआधारित कर और सीमाशुल्क और मूल्यआधारित कर सहित लागत पर 1% परिवहन) किए जाने के बजाए, कथित अवयवों का परिकलन समेकित रूपसे मूल लागत का 18.36% तक किया गया है। एक छोटीसी त्रुटि ठीक की गई है। इस प्रकार, पाइप्स/होजेस/फ्लांजेस/कवाट की पूंजीगत लागत, केओपीटी द्वारा विचार की गई ₹22.12 लाख के बजाए, ₹22.27 लाख तक विचार की गई है।
- (ग) पत्तन द्वारा विचार की गई एअर कंप्रेसर [450 सीएफएम डीजिल द्वारा संचालित ट्रांली स्थित] लागत ₹13.27 लाख में ₹11.50 लाख की मूल लागत और प्रभार्य कर शामिल हैं। केओपीटी ने एअर कंप्रेसर की लागत हेतु दस्तावेजीय प्रमाण प्रस्तुत किया है। इस विश्लेषण में इस पर विचार किया गया है।
- (घ) केओपीटी ने ऐस्वेस्टॉस छतवाला भंडारण गृह-सह-विश्राम स्थान की लागत ₹8.61 लाख के संदर्भ में विस्तृत लागत परिकलन प्रस्तुत किया है। पत्तन द्वारा ऐस्वेस्टॉस हेतु अनुमानित लागत पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (vii) प्रचालन लागत:
- (क) मरम्मत एवं अनुरक्षण:
- केओपीटी ने पाइप्स/होजेस/फ्लांजेस/कवाट इत्यादि और ऐस्वेस्टॉस छतवाला भंडारण गृह और एअर कंप्रेसर के संदर्भ में मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पूंजीगत लागत का 5% तक अनुमानित किया है। यदि 2008 के मार्गदर्शियों में लिक्विड कार्गो टर्मिनल का मरम्मत एवं अनुरक्षण हेतु प्रदत्त मानदण्डों का संदर्भ लिया गया तो, जो यांत्रिक और विद्युत उपस्कर लागत का 2% और सिविल परिसंपत्तियों की लागत का 1% तक है, केओपीटी द्वारा मरम्मत एवं अनुरक्षण अनुमानन हेतु स्वीकृत अनुमानन अधिक प्रतिशत का दिखाई देता है। इस संदर्भ में, केओपीटी ने यह औचित्य प्रस्तुत करने चाहा कि चूंकि परियोजना की कुल पूंजीगत लागत केवल ₹44 लाख है, पूंजीगत लागत का 2% राशि लगभग केवल 0.88 लाख तक परिगणित होती है जो मरम्मत एवं अनुरक्षण की वार्षिक लागत पूरा करने हेतु अपर्याप्त है। इस प्रकार,

केओपीटी के मुताबिक, मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत को परियोजना की पूंजीगत लागत का 5% तक विचार किए जाना व्यवहारिक और उचित होगा।

आरंभ करने हेतु, मरम्मत एवं अनुरक्षण की लागत परिसंपत्तियों का वर्गीकरण अर्थात् सिविल परिसंपत्तियाँ और यांत्रिकी परिसंपत्तियाँ के आधार पर निर्धारित की जानी चाहिए। तदनुसार, ऐस्वेस्टॉस छतवाला भंडारण गृह को सिविल परिसंपत्तियों के अंतर्गत और अन्य परिसंपत्तियाँ यांत्रिकी परिसंपत्तियों के अंतर्गत विचार किया गया है।

इसके अलावा, 2008 के मार्गदर्शियों के अंतर्गत मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत राशि निर्धारण हेतु दिये गए मानदंड कुछ अच्छे सिद्धांतों पर आधारित होंगे। केओपीटी ने यह नहीं बताया है कि ₹0.88 लाख की राशि (पूँजीगत लागत का 2% पर आधारित) वार्षिक मरम्मत लागत पूरा करने हेतु किस प्रकार पर्याप्त नहीं है। उचित औचित्य की अनुपस्थिति के कारण, पाइप्स/होजेस/ फ्लांजेस/ इत्यादि और एअर कंप्रेसर की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत 2% तक और ऐस्वेस्टॉस छतवाला भंडारण गृह का मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत 1% तक विचार की गई है। इसके अलावा, इसके बाद दिए गए कारणों से, पिग प्रचालन हेतु डीजील लागत के साथ साथ पिग्स की लागत पर पृथक् रूप से विचार किया गया है। अतएव, पाइपलाइन की लागत का 2% तक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर विचार किये जाना अनुचित नहीं पाया गया है।

(ख) बीमा लागत:

केओपीटी ने कुल पूंजीगत लागत का 1% तक बीमा लागत पर विचार की है, जो लिक्विड बल्क टर्मिनल के 2008 मार्गदर्शियों के मुताबिक पाया गया है और इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ग) मूल्यहास:

पत्तन ने पाइप्स/ होजेस/ फ्लांजेस/ कवाट इत्यादि हेतु 20% की दर से, एअर कंप्रेसर हेतु 10.34% की दर से और ऐस्वेस्टॉस छतवाला भंडारण गृह-सह विश्राम स्थान हेतु 3.34% की दर मूल्यहास का परिकलन किया है।

केओपीटी ने, कथित तौर से वातावरण क्षय का वास्तविक अनुभव और इस पाइपलाइन प्रणाली के जरिए प्रहस्तिर किए जाने हेतु प्रस्तावित द्रव की प्रकृति के आधार पर, सह्यकारी फिटिंग्स के साथ साथ पाइपलाइन संरचना की जीवन 5 वर्ष तक विचार कर लिया है। एक विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, केओपीटी ने यह पुष्टि नहीं की कि इसके द्वारा पाइपलाइन हेतु विचार किया गया 5 वर्षों का जीवन सामय, कंपनी अधिनियम 2013 के अंतर्गत प्रदत्त मानदंडों के अनुरूप है। इस स्थिति पर ध्यान देते हुए, कंपनी अधिनियम 2013 में पाइपलाइन हेतु प्रदत्त 25 वर्ष जीवन मानदंड पर विचार करते हुए, पाइपलाइन पर मूल्यहास 4% तक विचार किया गया है। प्रसंगवश, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में लिक्विड बल्क टर्मिनल हेतु संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण में, उस समय जेएनपीटी द्वारा की गई पुष्टि के अनुरूप, कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार पाइपलाइनों पर मूल्यहास 4% विचार किया गया है।

एअर कंप्रेसर पर मूल्यहास, केओपीटी द्वारा विचार किया गया 10.34% के विरुद्ध, कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुरूप, 10% तक विचार किया गया है।

ऐस्वेस्टॉस छतवाला भंडारण गृह का मूल्यहास भी, कंपनी अधिनियम 2013 में सिविल परिसंपत्तियों हेतु प्रदत्त दर के अनुरूप 3.34% तक परिकलित किया गया है।

(घ) मजदूरी:

केओपीटी ने, इस स्थिति के आधार पर कि एक पाली में 1 पर्यवेक्षक, 4 कुशल श्रमिक और 2 अर्ध-कुशल श्रमिक की तैनाती करनी होगी, प्रतिवर्ष के 312 दिन प्रचालन हेतु 3 पालियों की तैनाती के आधार पर, प्रति वर्ष 3 पालियों के तैनात करने हेतु 936 पर्यवेक्षक, 3744 कुशल श्रमिक और 1872 अर्ध-कुशल की लागत पर विचार किया है।

लिक्विड बल्क टर्मिनल के 2008 प्रशुल्क मार्गदर्शी यां इस उद्देश के लिए अन्य कोई भी बर्थ के 2008 मार्गदर्शी, वेतन और मजदूरी परिकलन हेतु अलग से कोई मानदंड प्रदान नहीं करता है। इस पर 'अन्य व्यय' के अंतर्गत विचार किया जाता है। 2008 मार्गदर्शी में इस बारे में एक विशिष्ट उल्लेख है।

तथापि, केओपीटी के बयानों के अनुसार, मालूम होता है कि तैरती हुई पाइपलाइन सेवा हेतु अधिक श्रमिक आवश्यक होते हैं, जिसमें श्रमिक तैनाती निहित है। तथ्यतः, केओपीटी द्वारा सुविधा का मुख्य प्रचालन हेतु कोई विद्युत लागत यां ईंधन लागत अनुमानित नहीं किए जाना भी इस स्थिति की पुष्टि करती है। इस प्रकार, यदि वेतन और मजदूरी की लागत 'अन्य व्यय' के अंतर्गत शामिल करना हो और पूंजीगत लागत का 1% तक सीमित कर दिया हो तो, जो लिक्विड

बल्क टर्मिनल के 2008 मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंड के अनुरूप है, इस प्रकार परिकलित राशि ₹44141/- प्रतिवर्ष, तैरती हुई पाइपलाइन सुविधा की वार्षिक वेतन और मजदूरी लागत पूरा करने हेतु सम्पूर्णतः अपर्याप्त है। इस स्थिति पर ध्यान देते हुए, वेतन और मजदूरी लागत को एक पृथक् लागत मद के रूप में विचार किए जाना उचित पाया गया है, हालांकि वह केओपीटी द्वारा विचार किया गया स्तर से अलग है और जिस पर नीचे चर्चा की गई है।

जैसाकि इसके पहले कहा गया है, केओपीटी ने वेतन और मजदूरी लागत का अनुमानन सुविधा का प्रचालन दिन में 3 पालियों में और एक वर्ष में 312 दिनों हेतु मानते हुए किया है, इस प्रकार, एक वर्ष में 936 श्रमिक पाली परिकलित होती है। इस स्थिति के आधार पर कि इष्टतम क्षमता 4000 प्रचालन घंटों पर विचार की गई है, सुविधा के लिए 500 श्रमिक पालियों पर विचार किए जाने उचित पाया गया है (4000 घंटे/8 घंटे = 500 श्रमिक पाली)।

इस प्राधिकरण, सुविधा पर तैनात की गई कर्मचारियों की संख्या और उन्हें देय वेतन/मजदूरी की जांच नहीं करता है। महापत्तनों/निजी टर्मिनल का प्रशुल्क निर्धारण में इस संबंध में पत्तन/टर्मिनल द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर विश्वास किया जाता है। कथित तौर पर केओपीटी ने पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा अधिसूचित न्यूनतम मजदूरी, भविष्य निधि और कर्मचारी राज्य बीमा हेतु विधिवत भुगतानों सहित, विचार किया है। इसके अलावा पत्तन यह भी बताया कि न्यूनतम मजदूरी से गोदी के भीतर मजदूरी लागत अधिक है और तदनुसार, एक निविदा में स्वीकृत दर आधार पर अतिरिक्त 43% लागत पर विचार किया है। इस प्रकार, जैसाकि केओपीटी द्वारा अनुमानित किया गया है, प्रत्येक पाली में पार्यवेक्षक, कुशल श्रमिक और अर्ध-कुशल की आवश्यकता पर विचार करते हुए और पत्तन द्वारा प्रत्येक किस्म श्रमिक हेतु प्रस्तुत मजदूरी दर पर विचार करते हुए, वेतन और मजदूरी लागत पर विचार किया गया है।

तथापि, इस स्थिति में कि पत्तन द्वारा अनुमानित वेतन और मजदूरी लागत पर विश्वास किया गया है, इस विश्लेषण में 'अन्य व्यय' शीर्ष के अंतर्गत अन्य कोई व्यय अनुमोदित किया गया है।

(ङ) पिगिंग:

यदि लिक्विड बल्क टर्मिनल हेतु 2008 अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों का संदर्भ लिया जाएगा, वह पिगिंग हेतु पृथक् लागत अवयव अनुबंध नहीं करता है। तथापि, केओपीटी का मानना है, पीओएल टर्मिनल जैसे भारी पूंजी वाली लिक्विड कार्गो प्रहस्तन परियोजनाओं में, 2008 के मार्गदर्शियों के अनुरूप पूंजीगत लागत का प्रतिशत के रूप में परिकलित ओएवंएम लागत में पिगिंग की लागत सम्मिलित हो जाती है जबकि तैरती हुई पाइप लाइन जैसी कम पूंजी वाले परियोजनाओं में, पिगिंग लागत पर पृथक् रूप से विचार करना होगा। संयोगवश, पिगिंग प्रचालन में, प्रहस्तन प्रचालन के बाद, एकही आयातक/अन्य आयातक का अन्य ग्रेड कार्गो प्रहस्तित किए जाने के पहले पाइपलाइन को साफ करना निहित है ताकि दूषण से बच सके और इसलिए, जैसाकि केओपीटी द्वारा स्पष्टीकरण दिया गया है, 'अन्य व्यय' शीर्ष के अंतर्गत शामिल किया गया है।

पत्तन द्वारा पिगिंग लागत का अनुमानन वर्ष 2013-14 में प्रहस्तित पोतों की संख्या 79 और पिगिंग की लागत ₹ 1200/- प्रति पिगिंग प्रति पोत पर विचार करते हुए किया गया है। इसके अलावा पत्तन ने स्पष्टीकरण दिया है कि पिगिंग की कुल लागत ₹1200/- में से, कोरा फॉम की क्रय लागत की राशि ₹900/- है और बचे ₹ 300/- में आवश्यक फॉम पदार्थ की लागत, शुद्ध जल व्यवस्था की लागत, पिगिंग के बाद पाइपलाइन साफ करने हेतु साबुन की पानी इत्यादि जैसे सहायकारी गतिविधियों की लागत के लिए है। केओपीटी ने पिगिंग की क्रय लागत ₹ 900/- प्रति पिग का समर्थन में दस्तावेजीय प्रमाण प्रस्तुत किया है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत पिगिंग की दर पर विश्वास किया गया है। साथ ही, सुविधा के प्रचालन घंटों में वृद्धि के कारण पोतों की संख्या में होने वाली वृद्धि अर्थात् 113 को भी ध्यान दिया गया है।

(च) पिगिंग के लिए डीजिल:

पत्तन ने 450 सीएफएम कंप्रेसर चालने हेतु ₹ 59.60 दर से और 16 लिटर प्रतिघंटे की खपत दर पर 79 पिगिंग प्रचालनों हेतु और प्रत्येक पिगिंग प्रचालन हेतु आवश्यक समय 0.5 घंटे के आधार पर विचार किया है।

16 लिटर प्रतिघंटे की खपत दर पत्तन द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजीय प्रमाण द्वारा साबित की गई और विश्वास रखा गया है। डीजिल की लागत अद्यनित कि गई है और संदर्भित प्रस्ताव को अंतिम रूप दिये जाने के समय प्रचलित मूल्य ₹ 63.81 प्रति लिटर पर विचार किया गया है। जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तुत किया गया है, प्रत्येक पिगिंग हेतु आवश्यक समय 0.5 घंटे पर विश्वास किया गया है। इस प्रकार, 113 पोतों के संदर्भ में 113 पिगिंग प्रचालनों पर विचार करते हुए, और ऊपर चर्चित उपरोक्त परिमाणों के आधार पर, डीजिल लागत परिकलित की गई है और इस विश्लेषण में विचार की गई है।

(छ) लाइसेंस शुल्क

कार्यालय, भंडारण, विश्राम स्थान इत्यादि स्थापित करने से संबंधित 100 वर्ग मीटर क्षेत्र भूमि का लाइसेंस शुल्क, कार्य दायरे में किया गया उल्लेख के अनुरूप होगा। केओपीटी द्वारा विचार किया गया लाइसेंस शुल्क, वर्ष 2001 में अनुमोदित एचडीसी की किराया सूची में गोदी अंदरूनी क्षेत्र में सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र के अंदर स्थित कच्चा भूमि के संदर्भ में प्रदत्त लाइसेंस शुल्क के अनुरूप है। लाइसेंस शुल्क की दर, वर्ष 2014 में प्रचलित वृद्धि की दर प्रतिबिम्बित करने हेतु अद्यनित की गई है।

(ज) वार्षिक वे लीव अनुमति शुल्क:

वार्षिक वे लीव अनुमति शुल्क लगभग 0.203 x 48 मीटर क्षेत्र तक पाइपलाइन द्वारा घेरा गया स्थान के लिए ₹ 2291 प्रति 100 वर्ग मीटर की दर से 12 महीनों के लिए है। हालिदया की किराया अनुसूची कच्चे तेल, पीओएल उत्पादन और अन्य लिक्विड कार्गो वाहक पाइपलाइनों को जमीन पर या अंदर बिछाने हेतु पृथक वे लीव लाइसेंस शुल्क का परिकलन हेतु एक अलग पद्धति प्रदान करती है। पत्तन द्वारा गोदी अंदरूनी क्षेत्र में सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र के भीतर की कच्चा भूमि हेतु प्रासंगिक लाइसेंस शुल्क पर विचार किए जाने का कारण पर कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया गया है। हालांकि, इस विश्लेषण में पत्तन द्वारा कही गई स्थिति पर विचार किया गया है।

(झ) अन्य व्यय:

इसके पहले बताए गए कारणों से, इस विश्लेषण में 'अन्य व्यय' पर विचार नहीं किया गया है।

(viii) नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ, सुविधा की अनुमानित पूंजी लागत पर 16% तक अनुमोदित किया गया है।

(ix) इस प्रकार, वार्षिक राजस्व आवश्यकता, जो वार्षिक प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का योग है, केओपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व आवश्यकता ₹ 48.73 लाख के विरुद्ध, ₹ 29.56 लाख तक परिगणित होती है।

(x) वार्षिक राजस्व आवश्यकता ₹ 29.56 लाख और तैरती हुई पाइपलाइन सुविधा की इष्टतम क्षमता 8.4 लाख टन प्रतिवर्ष पर विचार करते हुए, पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर ₹ 11/- की विरुद्ध, दर ₹ 3.52 प्रतिटन परिकलित होती है।

दर में अंतर हेतु केओपीटी द्वारा वास्तविक/अनुमानित यातायात के आधार पर अपने परिकलन आधारित करने की स्वीकृत पद्धति की तुलना में हमारे द्वारा नॉर्मेटिव पद्धति आधारित इष्टतम क्षमता पर विचार करते हुए अपनाई गई पद्धति से उद्भूत अंतर को मुख्य कारण माना जा सकता है। अन्य कारक में से, पत्तन द्वारा अनुमानित 5% मरम्मत एवं अनुरक्षण के मुकाबले 2% विचार किए जाना और साथ ही केओपीटी द्वारा विचारित 20% मूल्यहास के मुकाबले 4% विचार किए जाना भी है। इस प्रकार, अंतर का कारण मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों का अनुपालन करना और अन्य महापत्तन न्यासों के मामलों के निपटान में हमारे द्वारा आमतौर पर स्वीकृत रीति का अनुसरण करना है। जैसाकि इसके पहले कहा गया है, मौजूदा तैरती हुई पाइपलाइनों के जरिए केवल 45% खाद्य तेल का प्रहस्तन किया जाता है। चूंकि 70% उपयोगिता पर इष्टतम क्षमता तक अधिक कार्गो प्रहस्तित किए जाने की परिधि उपलब्ध है, सुविधा का भावी प्रचालक, अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता हासिल करने की स्थिति में होगा।

(xi) उपरोक्त स्थिति के आधार पर, केओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरणी संलग्न-1 में अनुलग्न है।

(xii) (क) केओपीटी ने अप्रैल 2014 के अपना प्रारंभिक प्रस्ताव में मसौदा दरमान प्रस्तुत नहीं किया था। बाद में, इस संदर्भ में पूछे गए प्रश्न पर जवाब देते हुए, केओपीटी ने एक सम्पूर्ण प्रशुल्क अनुसूची, परिभाषाएँ, सामान्य नोट्स और प्रस्तावित दर और इसके शर्तों के सहित, प्रस्तुत किया है। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत मसौदा दरमान का अध्ययन से, यह देखा गया है कि:

(i) 'खाद्य तेल' की परिभाषा छोड़कर, प्रस्तावित मसौदा दरमान एस.1 पर प्रदत्त तटीय पोत, दिन, विदेशगामी पोत माह और सप्ताह जैसे शब्दों की परिभाषा, फरवरी 2014 में अनुमोदित प्रचलित केओपीटी के दरमान के अनुसार ही है। वह प्रस्तावित सुविधा पर भी लागू होगी।

- (ii) मसौदा दरमान के सं. 2 पर प्रस्तावित सामान्य निर्धारण सिद्धान्त भी फरवरी 2014 में अनुमोदित केओपीटी के वर्तमान दरमान के अनुसार ही पाया गया है। यह सामान्य निर्धारण सिद्धान्त भी प्रस्तावित सुविधा पर लागू होंगे।

(ख) अतएव, केवल प्रस्तावित दरमान का एस.3, जो तैरती हुई पाइपलाइन सुविधा हेतु प्रति टन दर और प्रतिटन शुल्क को शासित करने वाले शर्तों का प्रदान करता है, 'खाद्य तेल' शब्द की परिभाषा के साथ साथ अब प्रदान किया जा रहा है।

- (xiii) केओपीटी ने यह उल्लेख करने हेतु प्रस्तावित मसौदा दरमान के एस. 3 में एक नोट प्रस्तावित की कि कार्गो प्रहस्तन प्रभार, तैरती हुई पाइपलाइन को पार्कड स्थिति से उचित स्थिति में लाने के लिए और तैरती हुई पाइपलाइन को पोत मैनिफोल्ड और तट स्थित आयातक मैनिफोल्ड से जोड़ना, सहायकारी कवाटों को खोलना, कार्गो पंपिंग के दौरान तैरती हुई पाइपलाइन को संभालना, कार्गो उतारा जाने के बाद पाइप मैनिफोल्ड को पोत और तट दोनों की ओर से डी-लैचिंग करना, तैरती हुई पाइप लाइन के जरिए प्रत्येक किस्म का लिक्विड कार्गो उतारे जाने के बाद, पिंगिंग प्रचालन के साथ साथ कंप्रेस्ड एअर प्रसारित करते हुए पाइपलाइन को साफ करना ताकि एकही/भिन्न-भिन्न आयकतों के विविध ग्रेड लिक्विड कार्गो को वही पाइपलाइन के जरिए भेजा जा सके और लिक्विड कार्गो का छलकाव/दूषण, यदि कोई हो तो, साफ करने से संबंधित सभी अनुवर्ती प्रचालनों हेतु एक समेकित प्रभार है। केओपीटी ने यह प्रस्ताव भी किया कि समेकित प्रभार में यथावश्यक श्रमिक/उपस्कर उपलब्ध करवाना और अन्य सभी प्रभार, जो विशिष्ट रूप से दरमान में उल्लेख नहीं किया गया हो, सम्मिलित है। चूंकि प्रस्तावित नोट प्रस्तावित शुल्क के संदर्भ में किए जाने वाला कार्य दायरा का परिचय देती है, प्रस्तावित नोट अनुमोदित की गई है।

9.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है:

- (i) 'खाद्य तेल' की परिभाषा: "खाद्य तेल का अर्थ पीएलएमओसी, एसबीओ, सोया तेल इत्यादि (कच्चा और सुद्ध दोनों) है।"
- (ii) **बर्थ सं. 5/ ऑफ 5/6/ऑफ पर खड़े किए गए पोतों से तैरती हुई पाइपलाइन सुविधाओं के जरिए खाद्य तेल का प्रहस्तन हेतु प्रभार:**

वस्तु	इकाई दर प्रति मीट्रिक टन ₹ में	
	विदेशी	तटीय
खाद्य तेल (कच्चा/शुद्ध)	3.52	2.11

टिप्पणी:

- (i) यहाँ कार्गो प्रहस्तन हेतु प्रदत्त प्रभार इनके लिए एक समेकित प्रभार है:
- (क) तैरती हुई पाइपलाइन को पार्किंग स्थिति से उचित स्थिति में लाना और तैरती हुई पाइपलाइन को पोत मैनिफोल्ड और तट स्थित आयातक मैनिफोल्ड से जोड़ना
- (ख) सहायकारी कवाटों को खोलना
- (ग) कार्गो पंपिंग के दौरान पाइपलाइन को संभालना
- (घ) कार्गो उतारे जाने के बाद पाइप मैनिफोल्ड को पोत और तट दोनों की ओर से डी-लैचिंग करना
- (ङ) तैरती हुई पाइपलाइन के जरिए प्रत्येक किस्म कार्गो उतारे जाने के बाद पिंगिंग प्रचालन के साथ साथ कंप्रेस्ड वायु को भेजते हुए तैरती हुई पाइपलाइन को साफ करना ताकि उसी पाइपलाइन से एकही/विभिन्न आयातकों का विविध ग्रेड लिक्विड कार्गो प्राप्त किया जा सके।
- (च) लिक्विड कार्गो का छलकाव/दूषण, यदि कोई हो तो, साफ करने से संबंधित सभी अनुवर्ती प्रचालन।

इस समेकित प्रभार में, यथावश्यक श्रमिक और/या उपस्कर उपलब्ध करवाना और अन्य सभी प्रभार जो दरमान में विशिष्ट रूप से प्रदान नहीं किया गया हो, सम्मिलित है।"

9.2. अनुमोदित दर, इस आदेश को भारत का राजपत्र में प्रकाशित की जाने वाली तिथि से 30 दिन की समाप्ति के बाद लागू होगी और तीन वर्षों की अवधि तक वैध रहेगी। यदि इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से अनुमोदित नहीं किए जाने पर प्रदत्त अनुमोदन अपने-आप समाप्त हो जाएगा।

टी.एस. बालासुब्रमणियन्, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/2014]

संलग्न - I

कोलकाता पत्तन न्यास स्थित तैरती हुई पाइपलाइन की प्रति टन प्रहस्तन लागत प्राप्त करने हेतु परिकलन पत्र

(राशि रुपयों में)

क्रम. सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान	टीएमपी द्वारा समहोधित अनुमान
I	इष्टतम क्षमता		
(i)	प्रहस्तन दर	-	300 टन/घंटा
(ii)	कुल कामकाज के घंटे	-	4000 घंटे
(ii)	उपयोगिता कारण	-	70.00%
	अपेक्षित यातायात/क्षमता (i*ii*iii) (टन में)	4,39,519	8,40,000
II	पूँजीगत लागत		
(i)	पाइप्स/होजेस/फ्लांजेस/कवाट इत्यादि की लागत	22,11,779	22,26,687
(ii)	450 सीएफएम डीजिल पर चलने वाले और ट्रॉली स्थित ऐयर कंप्रेसर की लागत	13,26,640	13,26,640
(ii)	ऐस्बेस्टॉस छतवाला भंडारण गृह-सह-विश्राम स्थान	8,60,800	8,60,800
	II का कुल (i+ii+iii)	43,99,219	44,14,127
III	वार्षिक प्रचालन लागत		
(i)	अनुरक्षण एवं मरम्मत की लागत:		
	(क) पाइप्स/होजेस/फ्लांजेस/कवाट इत्यादि हेतु (केओपीटी - पूँजी लागत का 5% टीएमपी - पूँजी लागत का 2%)	1,53,629	44,534
	(ख) ऐस्बेस्टॉस छतवाला भंडारण गृह (केओपीटी - पूँजीगत लागत का 5% टीएमपी - पूँजीगत लागत का 1%)		8,608
	(ग) ऐयर कंप्रेसर (केओपीटी - पूँजीगत लागत का 5% टीएमपी - पूँजीगत लागत का 2%)	66,332	26,533
(ii)	बीमा पूँजी लागत का 1% दर से	43,992	44,141
(iii)	मूल्यहास:		
	पाइप्स/होजेस/फ्लांजेस/कवाट इत्यादि (केओपीटी - पूँजीगत लागत का 20% टीएमपी - पूँजीगत लागत का 4%)	4,42,356	89,067
	ऐस्बेस्टॉस छतवाला भंडारण गृह (केओपीटी - पूँजीगत लागत का 3.34%) टीएमपी - पूँजीगत लागत का 3.34%)	28,751	28,751
	ऐयर कंप्रेसर (केओपीटी - पूँजीगत लागत का 10.34% टीएमपी- पूँजीगत लागत का 10%)	1,37,175	1,32,664
(iv)	मजदूरी	30,92,406	16,51,927

(v)	पिग्स की लागत (केओपीटी - 79 पोत * रु.1200/- प्रति पिग प्रति पोत टीएएमपी - 113 पोत * रु.1200/- प्रति पिग प्रति पोत)	94,800	1,35,600
(vi)	डीजिल (केओपीटी - 16 ली. प्रतिघंटा* 0.5 घंटे प्रति पिगिंग * 79 पिगिंग्स * रु.56.90/- लि. TAMP - 16 ltr.per hour * 0.5 hours Per Pigging* 113 piggings * Rs.63.81 per ltr)	35,961	57,684
(vii)	भूमि लाइसेंस शुल्क (केओपीटी - 100 वर्ग. मी * रु.22.91 प्रति वर्ग.मी. प्रति माह* 12 माह हेतु (टीएएमपी - 100 वर्ग. मी * रु.23.37 प्रति वर्ग.मी. प्रति माह* 12 महीनों के लिए	27,492	28,041
(viii)	वार्षिक वे लीव अनुमोदन शुल्क तट स्थित लगभग . 48 मी 8 " व्यास भाग के लिए (केओपीटी - 0.203 * 48 वर्ग. मी क्षेत्र * रु 23.36 प्रति वर्ग मी. प्रति माह * 12 माह (TAMP - For area of 0.203 * 48 Sq. Mtrs * Rs.23.37 Per Sq. Mtr per month * 12 months	2,731	2,731
(ix)	अन्य व्यय कॉप व्यय का 1%	43,992	-
	कुल प्रचालन लागत (कुल i से ix)	41,69,617	22,50,282
IV	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16% दर से	7,03,875	7,06,260
V	कुल वार्षिक आवश्यकता (III+IV)	48,73,492	29,56,542
VI	लागत प्रति एमटी	11.09	3.52

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 2nd December, 2014

No. TAMP/25/2014-KOPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kolkata Port Trust for fixation of tariff for the floating pipeline handling facilities for unloading edible oil from vessels berthed at berth No.5/off 5/6/ off 6, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/25/2014-KOPT

Kolkata Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri C.B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 29th day of October 2014)

This case relates to a proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) vide its letter dated 29 April 2014 for fixation of tariff for the floating pipeline handling facilities for unloading edible oil from vessels berthed at berth No.5/off 5/6/ off 6.

2. The main points made by KOPT in its proposal dated 29 April 2014 are summarized below:

- (i) KOPT is contemplating to replace the present arrangement of Floating pipeline system by engaging an Agency through tender for a period of 5 years.
- (ii) The Board of Trustees of KOPT vide resolution dated 28 November 2013 and 17 February 2014 has approved the proposal to engage a service provider for supply, installation, operation and maintenance of Floating pipelines handling system for unloading of bulk liquid cargo from vessels berthed at berth No. 5/off 5/6/off 6 and delivery of aforesaid cargo into the consignee's/terminal operators' pipeline on shore inside custom bound area of Haldia Dock Complex (HDC) on realization of annual license fees to be fixed through tender.
- (iii) The selected agency will set up appropriate floating pipeline system by his investment and will operate and maintain the facilities as per scope of work of the project for which the selected agency will directly charge the user as per Scale of Rates (SOR)
- (iv) The SOR will be fixed by KOPT with approval of TAMP as per Clause 7.2 of the Tariff Guidelines of 2005 issued by TAMP.
- (v) The KOPT Board has approved an estimated handling rate of ₹11/- per tonne as tariff to be charged by the selected agency in respect of the proposed floating pipeline handling system.
- (vi) The Key feature of the facility to be developed as seen from the documents furnished by KOPT along with its proposal, are as follows:
 - (a) As per the Scope of Work, the successful tenderer will invest, supply, install, operate and maintain a Floating Pipeline Handling System for unloading of bulk edible oils (crude/refined) from vessels berthed in double banked condition at Berth no.5/off 5/6/ off 6 in the impounded dock of HDC and delivery of the aforesaid cargo into the consignee's/ terminal operator's pipeline on shore inside custom bound area of HDC including connection and disconnection of floating pipeline with & from the manifold of the vessel and that of consignee/terminal operator's pipeline on shore inside custom bound area of HDC as well as carrying out necessary pigging of the floating pipeline as may be required at the cost, charges, expenses, risk, manpower and other arrangements of the successful tenderer.
 - (b) The floating pipeline would be 8" in diameter with intermediate flexible hoses of same diameter. The floating pipeline handling system would be designed in a manner such that it is capable of handling 5kg/sq. cm pressure.
 - (c) The floating pipeline, flexible hoses, pipes, valves, compressor and all equipments/ components to be installed shall be new.
 - (d) The successful tenderer shall ensure spillage free operation of the floating pipeline handling system during unloading of liquid cargo by it. Further, in case of spillage, the successful tenderer shall contain the spillage and remove the spilled material from the water/land area. The successful tenderer will be responsible for the disposal of both the product (spilled material) and cleaning material.
 - (e) The KOPT will separately allot space (covered/open) for setting up of a office, store, rest room etc. as may be required by the successful tenderer for fulfilling all the obligations of the contract. Such allotment will be made at the rates as per the prevailing Schedule of Rent of KOPT's land and buildings at Haldia.

- (vii) The cargo handled/to be handled through floating pipeline system at Berth No.5 Off and 6 Off of HDC, as given by KOPT is as follows:

Year	Berth No. 5 off		Berth No. 6 off		Total		Average parcel load
	No. of vessels	Quantity	No. of vessels	Quantity	No. of vessels	Quantity	
2009-10	35	184866	19	106489	54	291355	5395
2010-11	26	130930	18	107682	44	238611	5423
2011-12	33	189834	24	124848	57	314682	5521
2012-13	60	339179	22	82831	82	422010	5148
2013-14 (Up to Aug 13)	24	141586	9	41547	33	183133	5549
2014-15 (pro-rata)	57.6	339806.4	21.6	99712.8	79.2	439519.2	5549

- (viii) The details of the Ship Day Output as given by KOPT is as follows:

Year	Berth No. 5 off			Berth No. 6 off		
	Qty. (MT)	Time (Hr.)	Average Shipday Output	Qty. (MT)	Time (Hr.)	Average Shipday Output
2009-10	184866	1367.83	3244	106486	1053.83	2425
2010-11	130930	1006.08	3123	107682	802.42	3221
2011-12	183402	1239.02	3553	116776	803.48	3488
2012-13	339179	2021	4029	82831	613.25	3242
2013-14 (Up to Aug 13)	141586	906	3752	41547	265	3762
2014-15 (pro-rata)	339806	2173	3752	99713	636	3762
Average Shipday Output (B5 off, B6 off) last 5 years = 1691674/11716 = 3465.34 MT						
Assuming 10% improvement in output for new system-Average Shipday Output is 3811.87 MT i.e. 3800 MT						
Ship day income per ship day					41800	
Ship day income per hour					1741.67 Say ₹1750/-	
LD per day (Based on 15% Royalty on income)					6270 Say ₹6000/-	

- (ix) The cost calculations of the estimated handling rate per ton Floating Pipeline handling system as furnished by the KOPT for proposed rate of ₹11/- per MT is as follows:

Sl. No.	Description	Amount (₹)	Remarks
(A)	Capital Cost:		
(i)	Cost of Pipes/Hoses/Valves etc.	2211779	
(ii)	Cost of Air compressor (450 ctm diesel powered trolley mounted)	1326640	
(iii)	Asbestos roofed store room cum rest sheller (20m x 5 mtrs) @ 800 per sft.	860800	
(B)	Operating cost per annum:		
(i)	Cost of Maintenance & Repair:		
	(a) For pipes, hoses, flanges, valves etc. and asbestos roofed store room @ 5%	153629	
	(b) Air Compressor @ 5%	66332	
(ii)	Insurance @ 1% on capital cost	43992	
(iii)	Depreciation:		
	(a) For pipes, hoses, flanges, valves etc. (considering 5 years life)	442356	
	(b) Air Compressor	137175	
(iv)	Wages	3092406	Labour rates inside dock is higher than minimum wages in absence of

Sl. No.	Description	Amount (₹)	Remarks
			specific details, rate accepted for security tender (59% less allowable contractor's profit of 16% i.e. 43%) has been added to the minimum wages to arrive at the estimated wages.
(v)	Cost of Pigs (Usage 1 pig per vessel @ ₹900 per pig for pro-rata no. of vessels for 2013-14)	94800	
(vi)	Diesel @16 ltr per hr, each, each pigging of floating line taking 0.5 hours (per pigging) for 79 pigging @ 56.90 per lt. (HSD rate as per IOC website dated 29.10.2013)	35961	
(vii)	Land license fees for 100 sq. mtrs. @ ₹22.91 per sq. mtr. per month	27942	
(viii)	Annual Way leave permission fee for approx.48 mtrs. 8" dia pipeline portion on shore	3352	
(ix)	Other expenses @1% of Capital cost	43992	
	Total of (B (i) + (ix) above	4141487	
Add:	16% ROCE	703875	
	TOTAL	4845362	
	Expected traffic to be handled per annum through floating system (based on current year pro-rata figures)	439519	
	COST per MT	11.02 Say ₹ 11/-	

3.1. Since the KOPT had not furnished the list of users/user organizations, prospective bidders who may be consulted in proposal in reference, we had vide our letter dated 8 May 2014 requested KOPT to furnish the list of concerned users/user organizations. Simultaneously, the KOPT was also requested to note that the tariff to be fixed for the proposed facility will be ceiling tariff to be applied commonly at the facility without reference to individual service provider, as stipulated in Clause 7.2 of the 2005 guidelines.

3.2. The KOPT vide its letters dated 30 May 2014 and 11 June 2014 has furnished the list of concerned users of the floating pipeline facilities. With reference to the reminder sent by us to KOPT vide our letter dated 11 June 2014 to furnish the list of prospective bidders with their contact details, the KOPT vide its response dated 3 July 2014 has, inter alia, stated that the existing facility has been set up by the Ruchi Infrastructure Ltd., and the KOPT has received in the past, application from the Aegis Logistics Ltd., an existing user at HDC, for setting up of a floating pipeline system at HDC. Other than above, importers/exporters/Liquid Cargo Terminal Operator/Liquid cargo pipe line operator/Engineering Firms having relevant experience could also participate in the tender.

3.3. The KOPT vide its letter dated 3 July 2014 has also furnished the details about some individual importers from Nepal who import edible oil comparatively in smaller quantities and the details about some clearing and forwarding agents.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the KOPT proposal was forwarded to the major users/user organisations for their comments including the Aegis Logistics Ltd., Ruchi Infrastructure Ltd., and Clearing and Forwarding Agents except Nepal importers (they not being major users of the facility and may have been members of Chambers of Commerce and the Association of user interests who are being consulted on the proposal) Some of the users viz. M/s. Adani Wilmar Ltd., M/s. Emami Biotech Ltd., M/s. Gokul Refoils Solvent Ltd., M/s. JVL Oil Refinery and M/s. Ruchi Soya Industries Ltd. have furnished their comments jointly as common comments. The said comments was forwarded to the KOPT as feedback information. The KOPT has responded vide its letter dated 22 July 2014.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the KOPT was requested to furnish additional information/clarifications on few points vide our letter dated 19 August 2014. The KOPT *vide* its letter dated 22 September 2014 has responded. While responding to the queries raised by us, the KOPT has made some modifications in its proposal. The modifications are seen to be only with reference to the change in the operating costs. Summary of queries raised by us and the response of the KOPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply of KOPT
A.	General:	
(i)	The KOPT while responding to the comments of the user has stated that the existing floating pipeline handling system has been set up by Ruchi Infrastructure Ltd (RIL) for their own use and is also used by the other importers when RIL is not using the same. In this connection, the KOPT to clarify/furnish the following:	
(a)	The present tariff arrangement for use of floating pipeline handling system.	At present, KOPT does not have Tariff arrangement for use of floating pipeline. KOPT only collects wharfage from the edible oil importers.
(b)	It appears from the submission made by some edible oil importers that they share some expenses for using the existing floating pipeline maintained by a terminal operator. That being so, the authorization based on which the charge is levied by the terminal operator for use of floating pipeline handling system under the existing arrangement to be explained.	With a view to handle increased volume of edible cargo at Berth Nos. 6 & 7 along with dry bulk cargo, the need of unloading edible oil through over-side discharge was felt so that the other commodities may continue to be handled at the berth face proper.
(c)	The reason for replacing the existing floating pipeline handling system.	At the relevant point of time M/s Ruchi Infrastructure Ltd was the major importer of edible oil and as such they were allowed to set up the floating pipeline system for their own use. At that juncture, a few organizations were importing Edible Oil and for the sake of promoting this commodity, KOPT allowed use of floating pipeline to the concerned importers for convenience of operation and most importantly to address the issue of congestion that was being created inside the impounded dock by handling more vessels at Berth Nos. 6. The users of the floating pipeline facilities, as is learnt, are sharing some maintenance charges with RIL. With increase of edible oil importers at HDC, a need for having comprehensive common user facility with all required components and transparent tariff arrangements has been felt. As such, KOPT has proposed to set out up a common user floating pipeline facilities at berth off 5 and 6.
(ii)	To arrive at the proposed rate of ₹11/- per MT, the KOPT is seen to have considered the average of the actual /estimated traffic for the years 2009-10 to 2013-14, who have used the floating pipeline system, as base. In this connection, it is relevant here to mention that the KOPT has filed a proposal in terms of clause 7.2 of the 'Tariff Guidelines, 2005', which calls for fixation of common tariff without reference to individual service provider. In the circumstances, and following the approach adopted by the Authority in fixation of common ceiling tariff under Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005 for operation of Harbour Mobile Crane (HMC) by private operators at some of the major port trusts like Paradip	Normative capacity of the proposed floating pipeline is dependent on flow rate of different variety of edible oil commodities over a given time frame and the flow rate being dependent on viscosity and pumping rate of the vessel, as well, liable to vary from product to product which ultimately results in obtaining varied normative capacity of different product to be handled. As such, it may be difficult to arrive at an average normative capacity for the purpose of computing the ceiling rate. KOPT, as such, considered how much edible oil that may be handled by the importers of edible oil who are mainly the local industries and have edible oil pipeline connections from HDC and for this data of the recent past have been used. This approach appears to be more relevant as the service provider of the proposed facilities can reasonably expect to get this volume for handling. It

	Port Trust (PPT), New Mangalore Port Trust (NMPT), V.O Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT) and in the case of CFS – Buffer yard facility at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), the KOPT to review its proposal based on the normative capacity of the floating pipeline facility, without reference to any individual service provider, and instead of considering the actual/ estimated traffic. With regard to determination of the normative capacity, the KOPT to take note of the following points:	is submitted that the quantum of cargo that has been used as base is not attributable to a specific service provider.
(a)	The dimensions of the floating pipeline and the handling rate of edible oil through floating pipelines would form the base to determine the capacity of the facility.	
(b)	The KOPT to certify that the dimensions considered would be optimum and that no further improvement, which may have an impact on handling rate, would be possible due to technical reasons.	Confirmed.
(iii)	While responding to the comments of edible oil importers, the KOPT has stated that its proposal is for providing comprehensive services through the floating pipelines. The services proposed to be provided through the floating pipelines to be listed down.	The services proposed to be provided will inter-alia include handling of pipeline after ship is berthed, connecting the floating pipeline with ship manifold and manifold of the importer on shore, opening of associated valves, sustenance of pipeline during pumping of cargo, delatching of pipe manifold both at shipside & shore side after completion of cargo discharge, cleaning of pipeline with pig together with injection of compressed air by running compressor to receive multigrade liquid cargo in same pipeline of same/ different importer in order to avoid intermixing/ contamination problem etc.
(iv)	The existing Scale of Rate prescribe wharfage charges on Vegetable oil landed at any place within the KOPT. Therefore, the proposal of KOPT to allow the operator to levy an additional charge for floating pipeline facility at the proposed rate apart from levy of wharfage by KOPT on the same cargo to be justified.	<p>‘Wharfage’ shall mean the basic dues recoverable on all Cargo/ Container landed or shipped or transhipped within the port limit and approaches or passing through the declared landing stage of the port, whether portage was provided by the port or not and shall include hooking/unhooking operation on shore, where necessary.</p> <p>The floating pipeline facilities are being additionally provided for over side unloading of edible oil from the vessels for which additional charge is proposed to be levied to recover the cost of providing such facilities including return on capital employed thereof.</p>
B.	Capital cost:	
(i)	The KOPT has not furnished documentary evidence in support of the capital cost of Air Compressor at ₹13,26,640/- and cost of Asbestos roofed Store Room cum Rest Shelter of ₹8,60,800/-. The KOPT to furnish the documentary evidence along with the detailed working to arrive at the capital cost for Air Compressor and Asbestos roofed Store Room cum Rest Shelter, as considered in the cost statement.	<p>Documentary evidences in the form of Budgetary quotation for Air compressor and Estimate for construction of Asbestos roofed store room cum rest shelter have been furnished.</p> <p>[The cost for Air Compressor includes excise duty and applicable taxes.]</p>
(ii)	As per the scope of work, the Floating Pipeline Handling System envisages to deliver the cargo into terminal operator’s pipeline on shore also. That being so, the capital cost and operating cost of the terminal operator’s pipeline are not	KOPT has taken those cost which the proposed service provider will incur in setting up the facilities and for operating and maintaining the same for rendering the services as at item III above.

	considered by KOPT.	The pipelines of shore are being provided by the users of the floating pipeline facility. Hence, this cost has not been considered.
C.	Operating cost:	
(i)	The Repairs and Maintenance cost for Pipes/Hoses/flanges/valves etc, Asbestos roofed Store Room and Air Compressor is seen to have been estimated at 5% of the respective capital cost. As the 2008 guidelines for liquid bulk terminal stipulates determination of repairs and maintenance on the mechanical and electrical equipment's at 2% of the cost of mechanical and electrical equipment', the KOPT to justify considering the repair and maintenance cost at a high level of 5% of the capital cost of Pipes/Hoses/ flanges/ valves etc., & Asbestos roofed Store Room and Air Compressor.	It is submitted that 2% of the capital cost in major port projects which include substantial extent of civil cost, provide a significant amount adequate for repairs and maintenance. However, for the instant project whose capital cost is to the tune of only `44 Lacs, amount equivalent to 2% of the capital cost (about ₹88,000/-) would be inadequate for meeting annual expenses towards repair & maintenance cost. Therefore, in order to arrive at a practical & reasonable repair & maintenance cost, the same has been considered as 5 % of the capital cost of the project.
(ii) (a)	It is seen that the deprecation for Pipes/Hoses/flanges/valves has been calculated by considering the life of pipes/hoses etc. at 5 years. The basis for considering the life of 5 years to be explained. The KOPT to confirm whether the depreciation calculated is based on the life norms prescribed by the Companies Act, 2013.	The life of pipeline assembly together with ancillary fittings has been considered as 5 years, based on practical experience of atmospheric corrosion being experienced at this zone and the nature of liquid proposed to be handled through this piping system.
(b)	While estimating the deprecation for the Air Compressor, the KOPT is seen to have calculated the depreciation by considering the rate of 10.34% on the capital cost of Air Compressor. KOPT to confirm whether the depreciation calculation of Air Compressor is as per provision of Companies Act, 2013.	Confirmed.
(c)	The KOPT is not seen to have calculated the deprecation on the Asbestos roofed Store Room. The KOPT to explain the reason for not considering the depreciation on the Asbestos roofed Store Room.	The depreciation on asbestos roofed store room has now been calculated @ 3.34% per annum as per provision of Companies Act 2013 and incorporated in the Sl. No.3 of Opex pertaining to the revised calculation of Handling cost per Ton.
(iii) (a)	The KOPT has considered the "other expenses" at 1% of capital expenditure. If reference to the norms for fixation of upfront tariff for services rendered at Liquid Bulk Terminal as prescribed in 2008 guidelines is drawn, the "other expenses" cover, inter alia, salaries and wages of operators and maintenance staff including welfare and other expenses towards them. However, the KOPT is seen to have considered wage cost as an element of operating cost in the calculation apart from other expenses. The KOPT to justify this cost element considered in its calculation.	Other expenses of `44000 per annum (1% of capex) have been considered for meeting incidental/ various other unforeseen cost elements. These costs have not been included in specific categories of cost centers indicated in the proposal. This includes entry – exit permit within Dock area, idle cost of labour force, additional manning for cleaning for oil spills and for managing other unforeseen situations etc. It is reiterated that, this project being a very low capital but with proportionately high operating expenses, such provisions are required to be provided.
(b)	From the details provided by the KOPT in this regard in Annex III-B it is seen that 936 No. of supervisors, 3744 no. of skilled labour and 1872 No. of semi-Skilled labour are to be deployed in 3 shifts per year. The KOPT to justify the consideration of number of each category of the manpower for calculation of wage cost.	The analysis pertaining to labour element is based on the consideration of 312 days of operation per annum on 3 shift manning basis. In each shift, 1 Supervisor, 4 Skilled labours and 2 SSL will be required for operation & maintenance of proposed system. The above manning is considered to be bare minimum to run the system.
(c)	The daily/monthly/annual wage cost considered in respect of each category of labour in the calculation to be supported by the documentary evidence.	The minimum wage as notified by Govt. of West Bengal together with statutory percentage of PF & ESI has been adopted for calculating the wages of labourers. (The documentary evidence in support of the wage cost reported to have been furnished by KOPT is not found

		attached. However, the cost sheet furnished by the KOPT, in the calculation pertaining to wage/ salary cost specifically makes a mention that Labor rates inside Dock is higher than minimum wages. In the absence of specific details, rate accepted for the security tender (59% less allowable contractor's profit of 16% i.e. 43%) has been added to the minimum wages to arrive at the estimated wages.)
(iv) (a) (i)	The KOPT to justify how the cost of pigs would be relevant in the estimation of operating cost.	Pigging operation is an essential element in the whole operation of cargo transfer and subsequent handling of other cargo in the same pipeline. It is used for cleaning the pipeline after handling operation in order to handle other grade of cargo of same /other importer or to handle same grade of cargo of other importer in order to avoid contamination. In this process pig is an essential element and as such cost of pig is relevant in estimation of operating cost.
(ii)	If pro-rata number of vessels for 2013-14 at 79.2 (say 80) is considered the total cost of pig works out to ₹72,000/- only. Therefore, the reason for considering the cost of pigs at ₹94,800/- to be furnished.	The total cost of pigging operation is ₹1200.00 out of which the procurement cost of bare Foam pig amounts to ₹900.00. The cost of ancillary activities required for carrying out each pigging activities like cost of Foam material required during each pigging operation, cost of provision of fresh water in respect of Soap water flushing of the pipeline after pigging prior to charging of cargo in pipeline etc. is estimated to be ₹300.00 only.
(b)	If reference to the 2008 upfront guidelines for liquid bulk terminal is drawn, it does not stipulate separate cost element towards pigging. The KOPT, therefore, to justify this cost element considered in its calculation of operating cost.	In capital intensive liquid cargo handling projects such as POL Terminals etc., the cost of pigging gets absorbed within the O&M cost calculated as percentage of the capital cost as per the 2008 guidelines. However, for low capital cost project like this, the cost of pigging is to be considered separately.
(c)	KOPT to furnish documentary evidence in support of cost of pigs at ₹900/- per pig.	Documentary evidence in support of cost of pig to the tune of ₹900/- is furnished.
(d)	The reason for considering the no. of vessel for the year 2013-14 as base to be justified, given that the KOPT has considered the average of the traffic of the past years as a base to arrive at the per tonne rate of ₹11/- for usage of floating pipeline.	Number of vessels to be handled annually has been computed on the basis of pro rata calculations of the actual traffic handled upto August, 2013-14.
(v)	With regard to calculation of diesel cost, please clarify/furnish the following:	
(a)	The basis for considering fuel consumption of 16 liters per hour.	Consumption rate of fuel for running of 450 CFM compressor has been considered as 16 litre per hour based on confirmation given by Manufacturer of Compressor (The KOPT has furnished the document in this regard)
(b)	The basis for considering the time taken by each pigging at 0.5 hours.	Based on experience of pigging operation at the piping system between ship manifold & shore manifold.
(c)	The basis for considering 79 piggings in the calculation.	One pigging operation considered per vessel. 79 operation has been envisaged based on no of vessels handled during 2013-2014 on prorata basis.
(vi) (a)	KOPT to confirm that an area of 100 sq.mtr considered in the calculation of land license fees will be sufficient to cover office, store, rest room etc., as mentioned in the proposed Scope of Work.	It is considered adequate as it is of approximately 1000 sq ft area which can accommodate office space along with rest room & store.
(b)	KOPT to confirm that the rate of ₹22.91 per sq. mtr per month considered in the calculation is as per the rent schedule of KOPT (Haldia) as approved in the year 2011. Please give reference	Confirmed. It may however, be mentioned that the said rate has become ₹2337 per 100 sq. mtrs. Per month w.e.f. 07.04.2014 after 2% escalation. The KOPT has furnished the relevant page of rent schedule. [Annual

	to the rent schedule and workings to arrive at the rate of ₹22.91 per sq. m. per month.	License fees amounts to 100 sq. mtr. x 23.37 per month x 12= 28044/-]. The revised calculation based on above has been incorporated in Sl. no-7 of Opex pertaining to revised calculation of Handling cost per Ton.								
(c)	KOPT to furnish reference to the Rent Schedule as well as detailed working to determine the total way leave charges of ₹3352/- considered in the calculation.	Way leave calculation is amended as follows:- Current licence of land is ₹2336.78 per 100 sq. mtrs. Per month. Area occupied by pipeline – 0.203x 48 sq. mtrs. Annual way leave licence fee- ₹2733/- [0.203x 48 sq. mtrs. x 23.37 per month x 12]. The revised calculation based on above has been incorporated in Sl.no -8 of Opex pertaining to revised calculation of Handling cost per Ton.								
(D)	The KOPT in its Scope of Work, major Obligations and Related Information (Appendix 1), Sr No 5 (ii) has mentioned that the successful tenderer shall ensure spillage free operation of the floating pipeline handling system during unloading of liquid cargo by it and that the successful tenderer will be responsible for the disposal of both the product (spilled material) and cleaning material. In this regard, KOPT to clarify how the revenue to be generated from disposal of spilled cargo has been captured in the determination of per tonne rate for use of floating crane.	Disposal of spilled cargo has been considered from the point of view of safety and pollution control and therefore, included under the obligation of the service provider. No revenue has been envisaged as the spilled cargo in this case would not fetch any revenue unlike spilled POL products etc.								
(E)	The basis and the reason for considering other expenses to be brought out.	Basis has been mentioned in reply to III(a)								
(F)	The KOPT is to propose draft scale of rates along with conditionalities governing levy of the proposed rates.	<p>The KOPT has furnished draft Scale of Rates (SOR) The draft SOR is seen to be a full-fledged tariff Schedule containing definitions, general notes and the proposed rate along with its conditionalities. The relevant portion of draft SOR is reproduced below:</p> <p>S. 3 Handling Charges:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Commodity</th><th colspan="2">Unit Rate in ₹ per Metric Tonne</th></tr> <tr> <th>Foreign</th><th>Coastal</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Edible Oil (Crude/ Refined)</td><td>11.00</td><td>6.60</td></tr> </tbody> </table> <p>Notes to S.3:</p> <p>(i) The Cargo handling charges prescribed under S. 4 is a composite charges for:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) Bringing the Floating Pipeline in position from the parked position and connecting the Floating Pipeline with the manifold and manifold of the importer on shore. (b) Opening of associated valves. (c) Sustenance of the pipeline during pumping of the cargo. (d) Delatching of the pipe manifold both at ship side and shore side after completion of cargo discharge. (e) Cleaning of pipeline with pigging operation to-gether with injection of compresses air by running compressor after completion of discharge of each type of liquid cargo through the Floating Pipeline so as to received multi grade 	Commodity	Unit Rate in ₹ per Metric Tonne		Foreign	Coastal	Edible Oil (Crude/ Refined)	11.00	6.60
Commodity	Unit Rate in ₹ per Metric Tonne									
	Foreign	Coastal								
Edible Oil (Crude/ Refined)	11.00	6.60								

		liquid cargo in the same pipeline of same/ different importer. (f) All consequential operations pertaining to cleaning of spilled/contamination of liquid cargo, if any. This composite charges also includes supply of labour and/or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

6. A joint hearing in the case in reference was held on 22 August, 2014 at the KOPT premises in Kolkata. The KOPT has made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the KOPT and the users have made their submissions.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) The proposal from Kolkata Port Trust (KOPT) is for fixation of a common ceiling tariff for the floating pipeline handling facilities to be set up by a service provider for overside unloading of edible oil from vessels berthed at berth No. 5/ off 5/ 6/ off 6 and delivery of aforesaid cargo into the consignee's/terminal operators' pipeline on shore inside custom bound area of Haldia Dock Complex (HDC) According to KOPT, the service provider would supply, install, operate and maintain Floating pipelines as per scope of work of the project on realization of annual license fees to be fixed through tender for a period of 5 years.
- (ii) Since the operation pertains to movement of cargo from vessel to shore, it is one of the services listed under Section 42 of the MPT Act. In this connection, Section 42(4) of the Major Port Trusts Act, 1963, read with Section 48 requires this Authority to notify the rates in respect of identified services provided by persons authorised under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act.

In cases where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005 requires this Authority to fix ceiling rates for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to individual service provider. For this purpose, proposals for regulating these charges should be initiated by the concerned Major Port Trust and the tariff so fixed, will not undergo a change whether the port itself provides this service or has permitted a private operator to render the services. This case is, thus, taken up for prescription of ceiling rates for the floating pipeline handling facilities at KOPT following the stipulation contained in Clause 7.2. of the tariff guidelines of March 2005, as proposed by KOPT.

- (iii) The KOPT had filed its proposal in April 2014. Subsequently, while responding to the queries raised by us, it has made some modifications in its proposal. The modifications are seen to be only with reference to the estimates of operating costs. The said modified proposal of September 2014, along with the information/clarification furnished by the port during the proceedings of the case, has been considered in this analysis.
- (iv) Clause 2.4.1 of the tariff guidelines of 2005, *inter alia*, calls for making attempts to evolve normative cost of each component of port operations. No specific guidelines have been laid down to fix tariff for the floating pipeline handling facilities, either under 2005 tariff guidelines or under 2008 guidelines for fixation of upfront tariff.

Clause 7.2 of the said tariff guidelines of 2005, under which the proposal is being considered, does not specify any particular tariff fixing methodology but only talks about the procedural aspects of filing tariff proposal and fixing tariff irrespective of the operator. Since there are no specific guidelines for determining the normative tariff for the floating pipeline handling facilities under the 2005 tariff guidelines, the KOPT is seen to have borrowed certain norms from the upfront tariff guidelines of 2008, relating to the liquid bulk terminal.

- (v) The proposal of KOPT is discussed elaborately in the following paragraphs.

Capacity of the facility:

- (a) To arrive at the proposed rate for use of the floating pipeline handling facilities, the KOPT is seen to have considered the average of the actual/ estimated traffic for a period of five years from 2009-10 to 2013-14, who have used the floating pipeline system, as base.

In this connection, as stated earlier, the proposal of KOPT is considered as per the stipulation contained in Clause 7.2 of the 2005 guidelines. In the past, whenever a tariff has been fixed in line with the stipulation contained in Clause 7.2, it has been based on the normative capacity of the facility/equipment. It is noteworthy that in fixation of common ceiling tariff under Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005 for operation of Harbour Mobile Crane (HMC) by private operators at some of the major port trusts like Paradip Port Trust (PPT), New Mangalore Port Trust (NMPT), V.O Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT) and in the case of CFS – Buffer yard facility at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), tariff has been determined based on the normative capacity of the HMC or the CFS facility, without reference to any individual service provider. In view of this position, the KOPT was specifically requested to review its proposal based on the normative capacity of the floating pipeline facility.

- (b) On the ground that it is difficult to obtain flow rate of different variety of edible oil commodities, which is further dependent on viscosity and pumping rate of the vessel to arrive at normative capacity, KOPT has maintained to consider the actual/estimated traffic for the years 2009-10 to 2013-14 as base. In this connection, it is relevant here to mention that the facility to handle edible oil through floating pipelines has been in existence in KOPT for a considerable time. That being so, the difficulty expressed by the KOPT to obtain information from an adjacent facility relating to the flow rate, viscosity and pumping rates does not merit consideration. The KOPT does not appear to have taken any steps in this direction.
 - (c) As reported by the existing operator of the facility, only 45% of edible oil cargo is handled by the floating pipelines. Since the KOPT has gone by the past actuals, it appears that the KOPT has not considered the optimum potential of the floating pipelines for determination of the proposed rate. Just for the reason that the KOPT has not furnished normative capacity of the facility, it is not felt appropriate to endorse the approach adopted by the KOPT to consider the traffic as base, which would amount to deviating from the approach followed by this Authority while fixing tariff under Clause 7.2 of the guidelines i.e. normative capacity approach. Therefore, it is proceeded further to fix tariff for the floating pipeline handling facility, based on normative capacity based on the information available in the records of this Authority.
 - (d) In 2008 upfront tariff fixation guidelines, handling rates to handle various types of liquid cargo to determine the optimal capacity of the liquid bulk terminal are prescribed. As per guidelines, the handling rate for the Other Liquids is prescribed as the 300 tonnes per hour. The norm of 300 tonnes per hour is considered as the handling rate of edible oil in the present exercise. Further, it is noteworthy that the guidelines also prescribe a utilization factor of 70% to be applied in the case of handling rate also. Thus, the handling rate of edible oil works out to 210 tonne per hour at 70% utilization, which is considered in this analysis.
 - (e) Generally, while fixing the upfront tariff for any full-fledged facility like container terminal, multipurpose berths, liquid cargo berths, the operation of the facility is considered for 6132 hours (24 hours x 365 days x 70% utilization) However, while fixing the hire charge of HMC at PPT, TPT, NMPT and VPT on a standalone basis, as mentioned above, 4000 working hours per annum as normative level of working hours (as prescribed in the 2008 guidelines for estimating the power/fuel cost for multipurpose cargo berth) has been considered while determining the normative capacity of the HMCs. Further, from the details furnished by the KOPT, it is seen that the annual hours of operation of the floating pipeline at Berth no.5 off and 6 off, as estimated for the year 2014-15 is seen to be 2809 hours (2173 hours for berth 5 off and 636 hours for berth 6 off) Based on this position, it is not found unreasonable to consider the workings hours of the floating pipeline at 4000 hours.
 - (f) Considering the handling rate of 210 tonnes per hour and 4000 hours of operation, the normative capacity of the floating pipeline facility is assessed at 840000 tonnes per annum at 70% utilization of the facility.
- (vi) Capital Cost:
- (a) The KOPT has estimated the total capital cost for the floating pipeline facility at ₹43.99 lakhs. This comprises of Cost of Pipes/Hoses/flanges/valves etc. at ₹22.12 lakhs, Air Compressor at ₹13.27 lakhs and Asbestos roofed Store Room cum Rest Shelter at ₹8.61 lakhs. It is presumed that the KOPT would have ensured and satisfied itself that the above mentioned three items would be sufficient to operate the floating pipeline facility in a smooth manner.
 - (b) From the rate analysis furnished by the KOPT to arrive at the cost of the Pipes/Hoses/flanges/valves at ₹22.12 lakhs, it is seen that in addition to the base cost at ₹18.69 lakhs, the KOPT has considered the excise duty at 12.36%, VAT at 5% and transportation at 1%. However, the said components have been calculated in a consolidated manner at 18.36% of the base cost, instead of calculating it

separately (i.e. excise duty on base cost, VAT on cost inclusive of excise duty and transportation at 1% of the cost inclusive of excise duty and VAT) This minor anomaly has been rectified. Thus, the revised capital cost of the Pipes/Hoses/flanges/valves is considered at ₹22.27 lakhs, instead of ₹22.12 lakhs considered by the KOPT.

- (c) The cost considered by the port for the Air Compressor [450 cfm diesel powered trolley mounted] at ₹13.27 lakhs comprises of the basic cost at ₹11.50 lakhs and applicable taxes. The KOPT has furnished documentary evidence in support of the cost of Air Compressor. The same is considered in the analysis.
- (d) The KOPT has furnished detailed cost working in respect of the Asbestos roofed Store Room cum Rest Shelter at ₹8.61 lakhs. The cost estimated by port for the Asbestos is relied upon and considered in the analysis.

(vii) Operating Cost.

(a) Repairs and Maintenance:

The KOPT has estimated the cost of Repairs and Maintenance at 5% of the capital cost in respect of pipes/Hoses/flanges/valves etc., Asbestos roofed Store Room and Air Compressor. If reference to the norms prescribed for repairs and maintenance in the 2008 guidelines for liquid bulk terminal which is at 2% of the cost of mechanical and electrical equipment and 1% of the cost of civil assets is taken into account, the estimate considered by KOPT is seen to be a higher percentage to estimate the repairs and maintenance cost. In this connection, the KOPT has sought to justify that since the total capital cost of the project is only about ₹44 lakhs, the amount equivalent to 2% of the capital cost would work out to about ₹0.88 lakhs only, which would be inadequate for meeting annual expenses towards repair & maintenance cost. Thus, according to KOPT, consideration of repairs and maintenance cost at 5% of the capital cost of the project would be practical and reasonable.

To begin with, the repairs and maintenance cost is to be determined based on classification of assets i.e. civil assets and mechanical assets. Accordingly, the Asbestos roofed store room is considered under civil assets and the other assets are considered as mechanical assets.

Further, the norms to quantify the amount of repairs and maintenance cost would have been determined under 2008 guidelines based on some sound analysis. The KOPT has not explained how the amount of ₹0.88 lakhs (based on 2% of the total capital cost) would be insufficient to meet the annual repairs cost. In the absence of sufficient justification, the repair & maintenance cost on the pipes/Hoses/flanges/valves etc. and Air Compressor has been considered at 2% and that on the Asbestos roofed store room has been considered at 1%. Further, for the reasons explained subsequently, the cost of pigs as well as cost of diesel for operation of pigs is also considered separately. Therefore, consideration of repair & maintenance cost at 2% of the cost of pipeline is not felt unreasonable.

(b) Insurance Cost

The KOPT has considered the insurance cost at 1% of the total capital cost, which is seen to be in line with the norm of 2008 guidelines for liquid bulk terminal and considered in the analysis.

(c) Depreciation:

The port has calculated depreciation on Pipes/ Hoses/ Flanges/Valves etc. at the rate of 20%, on the Air Compressor at the rate of 10.34% and on the Asbestos roofed Store Room cum Rest Shelter at the rate of 3.34%.

The KOPT has reported to have considered life of pipeline assembly together with ancillary fittings at 5 years, reportedly based on practical experience of atmospheric corrosion being experienced and the nature of liquid proposed to be handled through this piping system. In spite of a specific request, the KOPT has not confirmed whether the life of 5 years considered by it for pipelines is as per the life norms prescribed in Companies Act, 2013. In view of this position, the depreciation on pipelines is considered at 4% by considering the life of the floating pipeline at 25 years, in line with the life prescribed in the Companies Act, 2013 for pipelines. Incidentally, in the fixation of Reference tariff for the Liquid Bulk Terminal at Jawaharlal Nehru Port Trust, depreciation on pipelines has been considered at 4% in line with the Companies Act, 2013, as confirmed by the JNPT then.

The rate of depreciation of Air Compressor is considered at 10%, in line with the Companies Act, 2013, as against 10.34% considered by KOPT.

Depreciation on Asbestos roofed store room is also calculated at 3.34% in line with the rate prescribed in the Companies Act, 2013 for civil assets.

(d) Wages:

Based on the position that 1 no. of supervisor, 4 No. of skilled labour and 2 no. of semi-skilled labour are to be deployed in one shift, the KOPT has considered the cost in respect of 936 No. of supervisors, 3744 No. of skilled labour and 1872 No. of semi-skilled labour, to be deployed in 3 shifts per year, based on the consideration of 312 days of operation per annum on 3 shift manning basis.

The 2008 guidelines for the liquid bulk terminal or for that matter the 2008 guidelines for any of the berths, does not prescribe separate norms for calculation of salary and wages cost. It is considered as part and parcel of the 'Other expenses'. The 2008 Guidelines specifically makes a mention in this context.

However, from the submissions made by the KOPT, the floating pipeline facility appears to be more of a labour intensive service, involving deployment of labour. Infact, the non-estimation of any power cost or fuel cost by KOPT to carry the core operation of the facility, also supports this position. Thus, if salary and wages cost is to be included under 'Other Expenses' and capped at 1% of capital cost, being the norm for 'Other expenses' as prescribed in the 2008 Guidelines for Liquid bulk terminal, then the amount of ₹44141/- per annum so worked out may be totally inadequate to meet the annual salary and wage cost related to the floating pipeline facility. In view of this position, it is felt reasonable to consider salary and wage cost as a distinct cost item, albeit at a level different than that estimated by the KOPT, as discussed below.

As stated earlier, the KOPT has estimated the salary and wage cost considering operation of the facility for 3 shifts in a day and for 312 days in a year, thereby working out to 936 man-shifts in a year. Based on the position that the optimal capacity has been considered for 4000 operating hours, it is felt appropriate to consider 500 man-shifts for the facility (4000 hrs/8 hours = 500 man shifts)

This Authority does not go into the number of personnel to be deployed in a facility and the salary/wages payable to them. The estimate of the port/terminal in this regard is relied upon in fixation of tariff at Major Ports/Private Terminals. The KOPT has reportedly considered the minimum wage as notified by the Government of West Bengal together with statutory payment towards Provident Fund and Employees State Insurance. The port has further reported that the wage cost inside the Dock is higher than the minimum wages and accordingly has considered additional 43% based on rate accepted in a tender. Thus, considering the requirement of Supervisor, skilled labours and Semi-Skilled Labour in each shift as estimated by KOPT and considering the wage rate for each type of worker as furnished by the port, the salary and wage cost is considered.

However, given that the salary and wage cost has been relied upon as estimated by the port, no separate expenses under the head 'Other Expenses' is allowed in the analysis.

(e) Pigging:

If the reference of the 2008 upfront guidelines for liquid bulk terminal is drawn, it does not stipulate separate cost element towards pigging. However, in the view of the KOPT, in capital intensive liquid cargo handling projects such as POL Terminals etc., the cost of pigging gets absorbed within the O&M cost calculated as percentage of the capital cost as per the 2008 guidelines, whereas, in a low capital cost project like that of the floating pipeline, the cost of pigging is to be considered separately. Incidentally, the Pigging operation involves cleaning the pipeline after handling operation in order to handle other grade of cargo of same/other importer or to handle same grade of cargo of other importer in order to avoid contamination and hence included under the head of 'operating expenses', as clarified by KOPT.

Considering the number of vessels handled in the year 2013-14 at 79 and the cost of pigging at the rate of ₹1200/- per pigging per vessel, the pigging cost has been estimated by the port. The port has further clarified that out of the total cost of pigging operation at ₹1200/-, procurement cost of bare Foam pig amounts to ₹900/- and the balance ₹300/- is towards cost of ancillary activities like cost of Foam material required, cost of provision of fresh water, Soap water flushing of the pipeline after pigging etc. The KOPT has furnished documentary evidence in support of the cost of procurement of pigs at ₹900/- per pig. The rate for pigging as furnished by the port is relied upon. Also, the increase in the number of vessels i.e. 113 vessels attributable to increase in the operating hours of the facility is also taken into account.

(f) Diesel for pigging:

The port has considered the consumption rate of the diesel at 16 liter per hour for running of 450 CFM compressor at the rate of ₹59.60 for 79 pigging operations and based on the time of 0.5 hour required for each pigging operation.

The consumption of 16 litres per hour is supported by documentary evidence furnished by the port and is relied upon. The cost of diesel is updated and considered at ₹63.81 per litre, as prevailing at the time of finalization of the case in reference. The time required for each pigging operation at 0.5 hour is relied upon as furnished by the port. Thus, considering 113 pigging operations in respect of 113 vessels and based on the above parameters as discussed above, the diesel cost is worked out and considered in the analysis.

(g) License Fees

The licence fee is in respect of area of 100 sq. mtr. of land to cover office, store, rest room etc., as mentioned in the proposed Scope of Work. The licence fee considered by the KOPT is as per the licence fee prescribed in the Rent Schedule for HDC in respect of Bare Land inside Custom bonded area in the Dock Interior Zone, approved in the year 2011. The rate of licence fee is updated so as to reflect the escalated rate prevailing in the year 2014.

(h) Annual Way Leave permission fee:

The Annual Way leave permission fee is for the area occupied by the pipeline to the tune of approx. 0.203×48 mtrs. at the rate of ₹2291 per 100 sq.mtr for 12 months. The Rent Schedule for Haldia prescribes the manner of calculating separate way leave licence fees for laying pipelines carrying Crude Oil, POL Products and other Liquid Cargo over or under the ground. Why the port has considered the licence fee relevant for base land inside custom bonded area in the Dock Interior Zone remains unexplained. Nevertheless, the position as reported by the port is considered in this analysis.

(i) Other Expenses:

For the reasons stated earlier, the 'Other Expenses' are not considered in the analysis.

(viii) Return on Capital Employed is allowed at 16% of the estimated capital cost of the facility.

(ix) Thus, the annual revenue requirement, which is the sum total of the annual operating cost and the return on the capital employed, works out to ₹29.56 lakhs, as against the revenue requirement of ₹48.73 lakhs, estimated by the KOPT.

(x) Considering the Annual revenue requirement of ₹29.56 lakhs and considering the optimal capacity of the floating pipeline facility at 8.4 lakh tonnes per annum, the rate works out to ₹3.52 per tonne as against the rate of ₹11/- proposed by the port.

The difference in rate is mainly attributable to difference arising due to consideration of the optimum capacity based on normative approach by us as compared to the approach considered by KOPT of basing its calculations based on the actual/estimated traffic. The other factors are also due to consideration of repairs and maintenance at 2% vis-à-vis 5% estimated by the port and also that of depreciation being considered at 4% vis-à-vis 20% considered by the KOPT. Thus, the difference is on account of following the norms stipulated in the guidelines and following the practice generally adopted by us in the disposal of cases of other major port trusts. As stated earlier, only 45% of edible oil cargo is handled by the existing floating pipelines. Since there is scope for handling more cargo at the level of optimum capacity at 70% utilisation, the prospective operator of the facility will be in a position to achieve the estimated Annual Revenue Requirement.

(xi) Based on the above position, the Cost statement furnished by the KOPT has been modified. The modified Cost statement is attached as **Annex-I**.

(xii) (a) The KOPT in its initial proposal of April 2014 had not forwarded the proposed draft Scale of Rates. Subsequently, while responding to a query raised in this regard, the KOPT has furnished a full-fledged tariff Schedule containing definitions, general notes and the proposed rate along with its conditionalities. On perusing the draft Scale of Rates furnished by KOPT, it is observed that:

(i) Except for the definition of 'Edible Oil', the definitions for the terms like coastal vessel, day, foreign going vessel, month and week as prescribed at S.1 of the proposed draft SOR are same as per existing SOR of KOPT approved in February 2014. They will continue to apply for the proposed facility also.

- (ii) The General Principles of Assessment in the proposed draft SOR at S.2 are also seen to be same as per existing SOR of KOPT approved in February 2014. These General Principles of Assessment will also continue to apply for the proposed facility.
- (b) Therefore, only S.3 of the proposed draft SOR, which prescribes the per tonne rate towards the floating pipeline facility and the conditionalities governing the per tonne levy, along with the definition of the terms “edible oil” is prescribed now.
- (xiii) The KOPT has proposed a note in S.3 of the proposed draft SOR so as to mention that the Cargo handling charges is a composite charge for bringing the Floating Pipeline in position from the parked position and connecting the Floating Pipeline with the ship manifold and manifold of the importer on shore, Opening of associated valves, Sustenance of the pipeline during pumping of the cargo, De-latching of the pipe manifold both at ship side and shore side after completion of cargo discharge, Cleaning of pipeline with pigging operation together with injection of compressed air by running compressor after completion of discharge of each type of liquid cargo through the Floating Pipeline so as to receive multi grade liquid cargo in the same pipeline of same/different importer and all consequential operations pertaining to cleaning of spilled/contamination of liquid cargo, if any. The KOPT has also proposed that the composite charge also includes supply of labour and/or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates. Since the proposed note elaborates about the scope of work that would be undertaken with regard to the proposed levy, the proposed note is approved.

9.1. In the result, and for the reasons given above and based on collective application of mind, this Authority approves the following:

- (i) The definition of ‘Edible oil’ : “‘Edible Oil’ means PLMOC, SBO, SOYA OIL etc. (both crude and refined)”
- (ii) **Charges for Handling of Edible Oils by Floating Pipeline Handling Facilities from the Vessels berthed At Berth No. 5/ Off 5/ 6/ Off 6:**

Commodity	Unit Rate in ₹ per Metric Tonne	
	Foreign	Coastal
Edible Oil I(Crude /Refined)	3.52	2.11

Notes:

- (i) The Cargo handling charges prescribed here is a composite charge for:
- bringing the Floating Pipeline in position from the parked position and connecting the Floating Pipeline with the ship manifold and manifold of the importer on shore
 - Opening of associated valves
 - Sustenance of the pipeline during pumping of the cargo
 - De-latching of the pipe manifold both at ship side and shore side after completion of cargo discharge
 - Cleaning of pipeline with pigging operation together with injection of compressed air by running compressor after completion of discharge of each type of liquid cargo through the Floating Pipeline so as to receive multi grade liquid cargo in the same pipeline of same/different importer.
 - All consequential operations pertaining to cleaning of spilled/contamination of liquid cargo, if any.
- This composite charge also includes supply of labour and/or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.”

9.2. The rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall remain in force for a period of three years. The approval accorded shall automatically lapse unless specifically approved by this Authority.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/2014]

ANNEX - I**CALCULATION SHEET TO ARRIVE AT THE HANDLING COST PER TON FOR THE FLOATING PIPELINE HANDLING SYSTEM AT KOLKATA PORT TRUST**

(Amount in Rupees)

Sl. No.	Description	Estimates furnished by the KOPT	Estimates moderated by TAMP
I	Optimal capacity		
(i)	Handling rate	-	300 Tonnes/Hr
(ii)	Total Working Hours	-	4000 Hours
(ii)	Utilization factor	-	70.00%
	Expected Traffic/ Capacity (i*ii*iii) (in tonnes)	4,39,519	8,40,000
II	CAPITAL COST		
(i)	Cost of Pipes/ Hoses/ flanges/ valves etc	22,11,779	22,26,687
(ii)	Cost of 450 cfm diesel powered trolley mounted Air Compressor	13,26,640	13,26,640
(ii)	Asbestos roofed Store Room cum Rest Shelter	8,60,800	8,60,800
	TOTAL of II (i+ii+iii)	43,99,219	44,14,127
III	OPERATING COST PER ANNUM		
(i)	Cost of Maintenance & Repair:		
	(a) For Pipes/ Hoses/ flanges/ valves etc (KOPT - 5% of capital cost TAMP - 2% of capital cost)	1,53,629	44,534
	(b) Asbestos roofed Store Room (KOPT - 5% of capital cost TAMP - 1% of capital cost)		8,608
	(c) Air Compressor (KOPT - 5% of capital cost TAMP - 2% of capital cost)	66,332	26,533
(ii)	Insurance @ 1% on Capital cost	43,992	44,141
(iii)	Depreciation :		
	Pipes/Hoses/flanges/valves etc. (KOPT - 20% of capital cost TAMP - 4% of capital cost)	4,42,356	89,067
	Asbestos roofed Store Room cum Rest Shelter (KOPT - 3.34% of capital cost TAMP - 3.34% of capital cost)	28,751	28,751
	Air Compressor (KOPT - 10.34% of capital cost TAMP - 10% of capital cost)	1,37,175	1,32,664
(iv)	Wages	30,92,406	16,51,927
(v)	Cost of Pigs (KOPT - 79 vessels * Rs.1200/- per pig per vessel TAMP - 113 vessels * Rs.1200/- per pig per vessel)	94,800	1,35,600
(vi)	Diesel (KOPT - 16 ltr.per hour * 0.5 hours Per Pigging* 79 piggings * Rs.56.90/- ltr.TAMP - 16 ltr.per hour * 0.5 hours Per Pigging* 113 piggings * Rs.63.81 per ltr)	35,961	57,684
(vii)	Land licence fees (KOPT - For 100 Sq. Mtrs * Rs.22.91 Per Sq. Mtr per month * 12 months TAMP - For 100 Sq. Mtrs * Rs.23.37 Per Sq. Mtr per month * 12 months	27,492	28,041
(viii)	Annual Way leave permission fee for approx. 48 mtr 8 " dia pipeline portion on shore (KOPT - For area 0.203 * 48 Sq. Mtrs * Rs.23.36 Per Sq. Mtr per month * 12 months (TAMP - For area of 0.203 * 48 Sq. Mtrs * Rs.23.37 Per Sq. Mtr per month * 12 months	2,731	2,731
(ix)	Other expenses @ 1% of Cap Expenses	43,992	-
	Total Operating Cost (Sum i to ix)	41,69,617	22,50,282
IV	Return on Capital Employed @ 16%	7,03,875	7,06,260
V	Total Annual Requirement (III+IV)	48,73,492	29,56,542
VI	Cost per MT	11.09	3.52